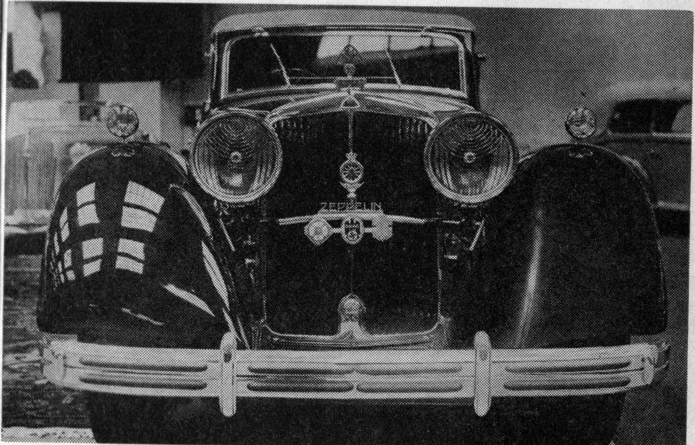
PETER DE GRAAF

AUTOMERKEN 3

121 **ALKENREEKS** *Beeld-Encyclopedie* **ALKMAAR** 121

PETER DE GRAAF

AUTOMERKEN 3



Een Maybach uit het jaar 1937

Op het omslag:
De 3,5 pk Fiat „Koets" uit de eerste jaren van het fabrieksbestaan. Stuurwielen kende men toen nog niet. De wagen was uitgerust met kaarslantaarns. Let vooral op het koelsysteem aan de voorzijde.

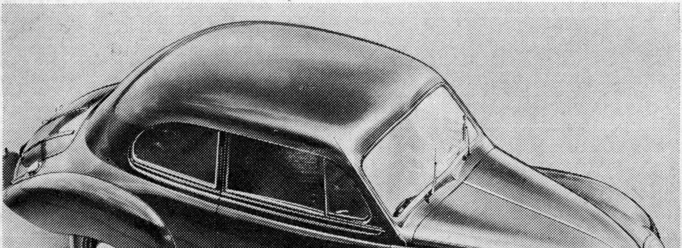
NR 121

© Copyright Uitgeverij De Alk nv, Alkmaar, Holland

DE ALKENREEKS • *Beeld-Encyclopedie* • **ALKMAAR**

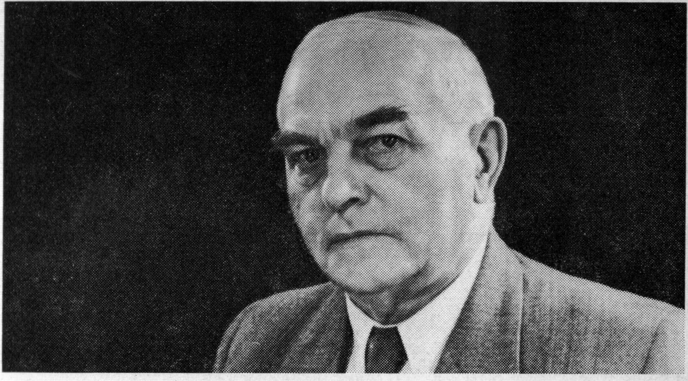
D.K.W.

Ontelbaar zijn de uitdrukkingen die het publiek van de afkorting D.K.W. gemaakt heeft. Das Kleine Wunder was een kreet van de fabriek zelf en die uitdrukking was eigenlijk niet overdreven.
Maar intussen weten wij weinig meer af van de geschiedenis van D.K.W. helaas, maar het is een bewogen en interessante geschiedenis geweest. Het feit dat de D.K.W.-fabrieken na de verdeling van Duitsland in twee helften in de Oostelijke sector kwamen te liggen, heeft helaas het grootste deel van de D.K.W.-geschiedenis verloren doen gaan. Ook foto's zijn er weinig meer te achterhalen. Gebleven is echter voor velen nog de herinnering aan de kleine, oerdegelijke wagentjes met twee-takt motor, die voor de Grote Wereldoorlog met duizenden geproduceerd werden en die zo sterk bleken dat ze die oorlog met succes konden doorstaan. Toen de fabriek was ingestort en in beslag genomen, bleven naar men zegt 30.000 vooroorlogse DKW-tjes de naam nog lang in herinnering houden door nog vele jaren trouwe diensten te bewijzen. We weten er ergens in Holland nog steeds één te staan, die af en toe nog een tochtje maakt.
Terug naar de geschiedenis van D.K.W. Het is de geschiedenis van



De ook in ons land bekende eerste na-oorlogse „DKW Meisterklasse" (1950) met zijn twee-takt, twee-cilinder motor

Dr. Richard Bruhn, de man die na de oorlog Auto Union tot nieuw leven wist te wekken.



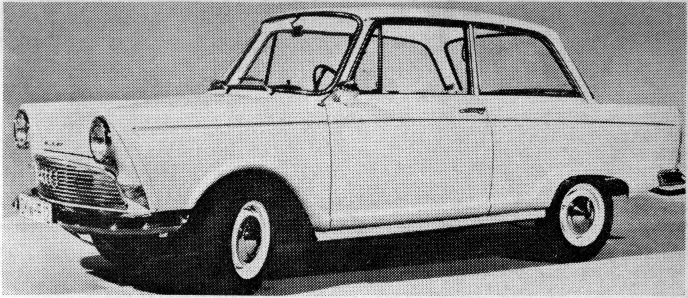
Dr. Bruhn. Een man die zich van leerling op een ambachtsschool opwerkte tot Dr. in de Staatshuishoudkunde. Toen de Grote Crisis in 1931 in Europa woedde, bewerkte hij de fusie van DKW met de autofabrieken Audi, Horch en Wanderer tot de Auto Union A.G. Onder deze naam werkt men nog steeds. Horch en Wanderer zijn inmiddels afgevallen als gevolg van de Grote Oorlog. Maar voor 1940 waren het grote namen in de automobiel-wereld. Vooral de Horch was een uiterst luxueuze, grote snelle wagen, die destijds een geduchte concurrent was voor Mercedes. Vooral de grote Horch cabriolets waren bekend en wie in het bezit is van foto's uit het z.g. Duitse Rijk van voor en tijdens de wereldoorlog, zal op menige foto een imposante Horch Cabriolet zien afgebeeld.

Met dat al is de D.K.W. fabriek toch altijd wel de belangrijkste fabriek van het voor-oorlogse Auto Union Concern geweest, zoals gezegd, in het bijzonder door de geweldige omzet van de kleine D.K.W.-tjes, voorzien van houten carosserie en twee-takt motor met voorwiel-aandrijving.

De huidige D.K.W. heeft nog steeds een sportieve inslag, maar deze inslag sprak voor de oorlog nog veel sterker. Op een gegeven ogenblik had Auto Union bijvoorbeeld de constructeur Dr. Ferdinand Porsche in dienst, speciaal om race-wagens te construeren. Porsche, afkomstig van de Mercedes fabrieken, was speciaal in dienst genomen omdat Auto Union en Mercedes elkaar destijds ook op de

race-circuits fel beconcurreerden. Een merkwaardig verschijnsel want sinds enkele jaren heeft Mercedes alle aandelen van Auto Union overgenomen en bezit in feite de Auto Union Fabrieken.
In ieder geval destijds nog niet en de invloed van Porsche deed zich spoedig gelden. Getrouw aan een standpunt dat hij altijd is blijven huldigen, construeerde hij toen voor Auto Union een racewagen met de motor achterin. Een 12-cilinder machine! Een complete revolutie destijds, maar een succesvolle. De wagen bleek inderdaad een tegenstander voor Mercedes bij vele wedstrijden. Opvallend was, dat deze Auto Union racewagen met dubbele achterbanden reed, zoals bij de vrachtwagens het geval is.
Kortom het ging Auto Union niet slecht voor de oorlog. Maar het einde van die oorlog betekende ook bijna de genadeslag voor het merk. Alle fabrieken lagen achter het IJzeren Gordijn en werden in beslag genomen. De Russen gaven deze fabrieken aan de regering van de Oost-Duitse Volksrepubliek en dat betekende het einde van de Auto Union.
Maar Dr. Bruhn die zich samen met een andere directeur van A.U., nml. Dr. Carl Hahn in het Westen bevond, slaagde er in, weer een nieuwe Auto Union op te richten. In mei 1950 kwam de eerste wagen weer van de band, de DKW Meisterklasse, met natuurlijk weer voorwiel-aandrijving en een twee-takt motor als krachtbron. In 1953 volgde de DKW-Sonderklasse, een wagen op dezelfde basis maar met een drie cilinder twee-takt motor. In wezen wordt deze wagen tot op de dag van heden geproduceerd. Bij sportevenementen werden er talloze prijzen mee gewonnen.
Desondanks kwam het na-oorloge Auto Union niet tot die bloei, die men ervan verwacht had. Intussen was ook merkwaardig, dat men kennelijk reeds voor de oorlog van de drie cilinder twee-takt motor „gedroomd" had en er plannen voor gemaakt had. Want die driecilinder verscheen niet alleen in West-Duitsland, maar ook in Oost-Duitsland. Daar kwam hij uit de Eisenachter Automobil Werke, zoals de Oost-Duitsers deze voormalige Auto Union Fabriek gedoopt hadden. Kennelijk waren er plannen die zich zowel in de oude fabriek, als in handen van het Westen bevonden.
Ook probeerden men in Oost-Duitsland de naam Horch te laten herleven in een grotere personenwagen uit de fabriek in Eisenach. Dat project is echter een vroege dood gestorven. Inmiddels komt er reeds lange tijd een drie cilinder twee-takt wagen uit de voormalige Auto Union fabriek in Oost Duitsland onder de naam Wartburg. Hoewel hij in uiterlijk sterk afwijkt van de huidige D.K.W.-typen is hij in basis constructie nog vrijwel gelijk. Kwalitatief staat deze Wartburg niet op een laag peil. Met name de carrosserie van deze

Een nieuw produkt van de DKW: de F 12, die Auto Union weer een grote omzet in de populaire klasse moet brengen.

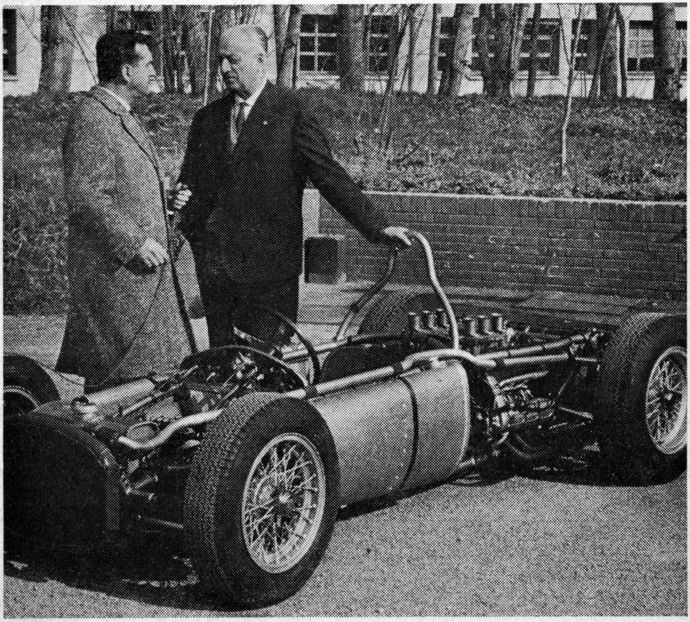


wagen blijkt een lange levensduur te bezitten.
Om terug te gaan naar het Westen; daar ontwikkelde zich de situatie niet bijzonder goed voor Auto Union, zoals reeds gezegd. In 1958 kwam de klap. Mercedes Benz verwierf het grootste deel van de aandelen van Auto Union en werd tenslotte eigenaar. Uitgerekend de fabriek, die het voor-oorlogse Auto Union als zijn grootste vijand beschouwde. Ook in de automobielgeschiedenis kan het verkeren. Nieuwe wagens kwamen inmiddels uit de Auto Union fabriek. Kleinere typen ook, die bijzonder populair werden, zoals de DKW F. 12. Ondanks de grote baas Mercedes op de achtergrond blijft men wat de namen betreft op twee gedachten hinken bij A.U. Dan weer heet een nieuw type Auto Union, dan weer wordt het gebracht als DKW. Hoe dan ook, de DKW zoals wij hem graag zullen blijven noemen, is een aparte verschijning met eigen kenmerken gebleven en als zodanig nog steeds een bijzonder interessante auto onder de vele merken, die Europa kent.

Ferrari

Als het waar is dat veel leed de geestkracht van de mens kan „stalen", dan is dat misschien een van de verklaringen voor de toewijding en het doorzettingsvermogen van Enzo Ferrari, de Grote Tovenaar uit Modena, zoals men hem ook wel noemt. Maar al kan dat nooit de enige verklaring zijn, een feit is dat Ferrari reeds vroeg in zijn jeugd, veel leed gekend heeft. Enzo Ferrari werd in

1898 geboren in het Noord-Italiaanse stadje Modena als zoon van de eigenaar van een flinke smederij. Nog geen achttien jaar oud, stond hij al vrijwel alleen op de wereld. Italië werd in 1914 in de eerste wereldoorlog betrokken en de enige broer van Enzo ging vrijwillig in militaire dienst. In 1916 kwam het bericht dat deze aan het front ten gevolge van een ziekte was overleden. Maar het gezin Ferrari, dat weliswaar hard moest werken, maar toch voor die oorlog een heel redelijk bestaan had gekend, zou nog meer te dragen krijgen. In hetzelfde jaar nog als zijn oudste zoon, overleed de vader van Enzo Ferrari aan een longontsteking. Het be-



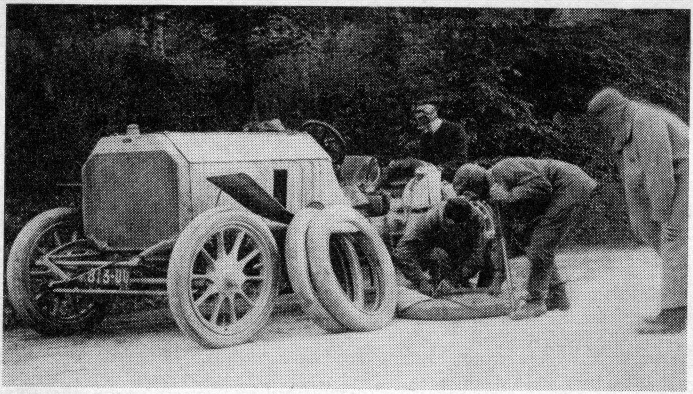
Enzo Ferrari, de grote tovenaar zoals hij genoemd wordt, bij een van zijn scheppingen terwijl hij geïnterviewd wordt. Rustig en zelfverzekerd is hij; niemand kan hem afbrengen van zijn opvattingen over de noodzakelijkheid van de wedstrijdsport voor auto-ontwikkeling en over het belang van zijn constructies voor de auto in het algemeen.

Een opname van vóór de tweede wereldoorlog. Met opgeheven hand spoort Nuvolari de mecaniciens van de Scuderia Ferrari aan tot meer spoed bij het tanken van de racewagen. Dat tanken was overigens altijd spannend en gevaarlijk. Tegenwoordig behoeven de formulewagens althans niet meer getankt te worden tijdens de race. Menige wagen is er bij in brand gevlogen.

tekende in feite het einde van dat gezin. Korte tijd later werd Enzo Ferrari opgeroepen voor militaire dienst.

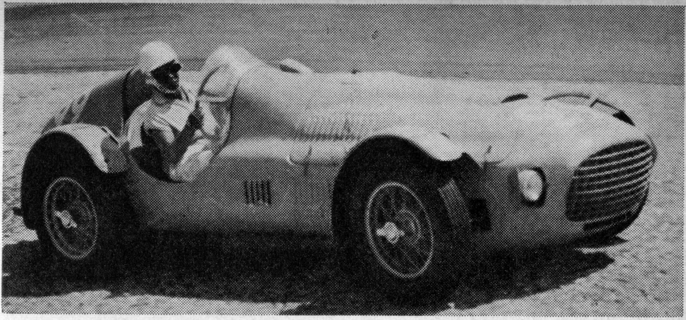
Dat was niet het enige persoonlijke leed dat Enzo Ferrari, die de familiebanden heel sterk voelt, in zijn leven te verwerken zou krijgen. Na de vele jaren waarin hij zich door persoonlijke bekwaamheid en doorzettingsvermogen opwerkte tot een man van bijzonder aanzien en hij een nieuwe gelukkige familie Ferrari in Modena kon vormen, kwam voor hem een nog veel groter slag. Zijn zoon, de enige, die voor hem zo ongelooflijk veel betekende, overleed in 1957, nadat hij eigenlijk nog maar kort actief in de fabriek was gaan medewerken. Ook die verschrikkelijke slag heeft Enzo Ferrari kunnen opvangen. Het heeft voor de tweede maal in zijn leven, een eenzaam mens van hem gemaakt. Maar het heeft

Een opname van een Alfa uit het team dat Ferrari leidde in de periode direct na de eerste wereldoorlog. Onmogelijk grote wagens in vergelijking met de kleine slanke wagens van tegenwoordig. Maar in pure snelheid maakte het niet veel verschil.

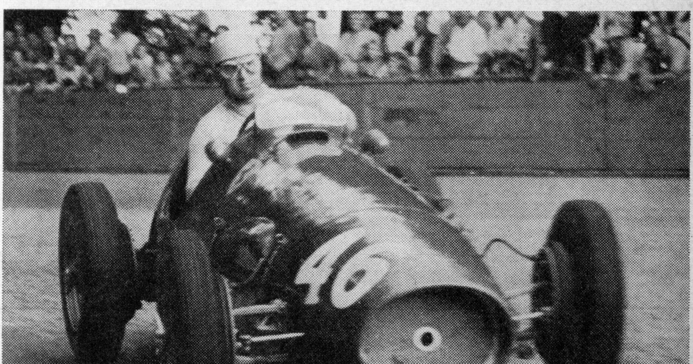


de geest van deze actieve mens, die gelooft in zijn werk en in „het mechaniek", niet kunnen breken. Wel heeft dit alles van Enzo Ferrari een ongemakkelijk mens gemaakt. Hij is niet gemakkelijk voor zichzelf en ook niet voor anderen. Dat maakt hem misschien wel eens onbegrepen, dat roept wel eens conflicten op. Maar het betekent niet, dat Ferrari alleen maar bezeten is door zijn snelle wagens. Hij is —en dat maakt juist van de Ferrari meer dan alleen maar een automerk— een gevoelig mens, bijna een kunstenaar, die idealen heeft welke hij tracht te bereiken en die op een hoger vlak liggen dan alleen maar het materiële. Enzo Ferrari, de grote technicus, de grote organisator, de grote tovenaar, gaat bijna iedere dag als hij op zijn kantoor is in Maranello, even naar de kamer van zijn zoon Dino. De kamer die nooit meer gewijzigd is, sinds Dino hem verliet. om er niet meer in terug te komen.

Volgen we nu verder de levensloop van Enzo Ferrari, dan zien we hem, zoals reeds gezegd, in de eerste wereld-oorlog opgeroepen worden om bij het Italiaanse leger te gaan „vechten". Voor die tijd had hij zich al een zekere technische kennis eigen gemaakt, hoofdzakelijk in de werktuigbouwkunde. Dat was overigens ook met vallen en opstaan gegaan. Enzo Ferrari is in zijn vroege jeugd heus niet zo

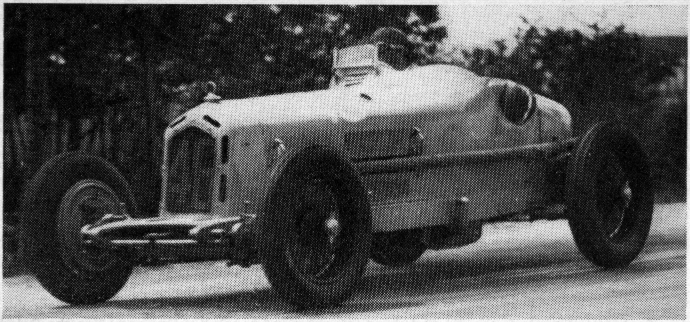


Ook vrouwen werden aangestoken door de grote faam van het merk Ferrari om te gaan racen en te gaan deelnemen aan pure snelheidswedstrijden. Hier een jongedame, die al bijzonder fragiel lijkt in de enorme 2 liter Ferrari. Dit vond plaats in de periode na de tweede wereldoorlog, toen Ferrari ook de pure formulewagens nog verkocht aan particulieren. Dat is thans niet meer mogelijk.



Een opname gemaakt op het circuit van Bern. De grote wereldkampioen Alberto Ascari aan het stuur van een Ferrari formule 1 wagen.

Een beeld uit de Grote Prijs van Frankrijk in 1932 op het circuit van Reims. Een Alfa Romeo van de Scuderia Ferrari op weg naar een van de vele overwinningen.



ijverig, werkzaam en opvallend intelligent geweest. De jonge Enzo Ferrari, moet volgens de verhalen een enorme hekel aan school hebben gehad, veel gespijbeld hebben en was slechts met veel moeite door zijn vader, die hem ingenieur wilde laten worden, op de schoolbanken te houden. Veel liever werkte Enzo in het bedrijf van zijn vader dat toen zo'n twintig arbeiders gehad moet hebben en dat onderdelen voor bruggen etc. voor de spoorwegen vervaardigde. In dat bedrijf kwam af en toe al eens een auto, die onmiddellijk de levendige belangstelling van Enzo had. Dit werd nog sterker toen zijn vader hem meenam naar een auto-race. Het was in 1908. De racewagens, bemand met een coureur en een mecanicien, waren nog enorme monsters op hoge wielen, waarop de mannen zaten met hun pet achterstevoren en grote stofbrillen op. Toen reeds werden hoge snelheden behaald en een auto-race op de bestofte, slechte wegen moet een nog veel imponerender gezicht geweest zijn, dan een race nu. In ieder geval heeft het op Enzo Ferrari een zeer grote indruk gemaakt en die race is misschien het startschot geweest voor zijn carrière. In zijn memoires schreef hij dat hij toen op ongeveer 10-jarige leeftijd, drie „beroepen" als ideaal voor later koesterde. Ten eerste als goed Italiaan, natuurlijk operazanger, ten tweede sportjournalist en ten derde autocoureur.
Als we nu de tijd voor zijn dienstplicht verder laten rusten, zien we hem bij het Italiaanse leger terug als soldaat, belast met het beslaan van muilezels van de berg-artillerie. Legers zijn nooit zo erg selectief geweest en hebben nooit zo bijzonder effectief gebruik kunnen maken van hun „materiaal". Het was bij de Italianen niet anders en op

De Mille Miglia, de 1000 Mijlen race die zoveel doden vroeg, maar die toch nog steeds in de harten van duizenden Italianen voortleeft als de grootste en spannendste race ter wereld. Een wegrace, die in 1957 verboden werd, maar die tot dan toe het aureool had gedragen van de laatst overgeblevene van de grote stratenraces die in het begin van het automobilisme zo tot de verbeelding gesproken hadden. In het beeld een Ferrari.

grond van zijn kennis van werktuigkunde belandde hij bij de ezels en tenslotte in het hospitaal met een vermeende ongeneeslijke ziekte. In dat hospitaal besteedde hij, naar men zegt, zijn tijd met lezen van de verslagen van beroemde luchthelden uit die dagen. De toekomst was aan de verbrandingsmotor besloot Enzo Ferrari daaruit en hij hield er bovendien een grote verering uit over voor een zekere Italiaanse vlieger Baracca, die destijds tientallen van zijn Oostenrijkse en Duitse tegenstanders uit de lucht wist te schieten. Het wapen van het eskader van Baracca was een stijgerend paard, hetzelfde rode paard op het gele veld dat nu het embleem is van Ferrari. Ferrari niet alleen de technicus, ook Ferrari de romanticus. Het is overigens opvallend dat de memoires van Ferrari zelf, zo goed geschreven zijn. Of dat het gevolg is van de vertaling of van het herschrijven door een journalist, weten we niet. Als het de stijl is van Ferrari zelf, is er toch een goed sportjournalist in hem verloren gegaan. Een goed operazanger niet, dat is ook hemzelf bekend.

Met 200 km per uur even je stuur loslaten, kán in een Ferrari. Hier de sportwagen-uitvoering tijdens een wedstrijd in Argentinië waarbij Fangio dit staaltje uithaalt.

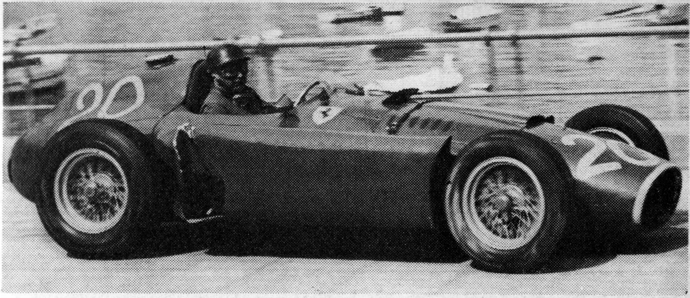
Een beeld uit de Mille Miglia van 1955. Een Ferrari sportwagen op het bekende „schavotje" in Brescia kort voor de start. Vele malen hebben deze 1000 mijlen, roem aan Ferrari gebracht. Zijn leven lang is hij er bij betrokken geweest. Het was de laatste Mille Miglia die hem voor het gerecht bracht, dat hem echter volledig vrij sprak. Het verongelukken van een Ferrari was niet het gevolg geweest van zijn falen.

Soldaat Ferrari kwam uit de oorlog en droomde nog niet van eigen fabrieken en eigen racewagens. Hij trok naar Turijn met de bescheiden droom ergens een monteursbaantje bij een autofabriek te krijgen. Zijn aankloppen bij Fiat had niet veel succes en de halve wees Ferrari voelde zich ellendig in die fabrieksstad. Gelukkig keerde het lot en hij was al blij dat hij bij een klein bedrijf omgebouwde vrachtwagens mocht testen.
Hij viel bij dat bedrijf op als monteur met een enorm gevoel voor automotoren en dat leverde hem al vrij snel een goede reputatie op in de stad die toen ook al een centrum was van de Italiaanse autowereld.

Le Mans, de beroemde 24 Uurs race, was vele malen het toneel, waarop de Ferrari's glansrollen speelden. Een tankstop tijdens een van deze races, waarbij de Ferrari sportwagens weer veruit de meerderen waren.

Het was dat typisch gevoel voor een motor, dat Enzo Ferrari later van het racen afbracht. En met gevoel bedoelen we niet alleen het gevoel voor de afstelling, maar ook het gevoel dat een motor een levend iets is, dat je niet pijn moet doen of beschadigen. Dat bracht hem er volgens hemzelf gedeeltelijk toe, afscheid te nemen van zijn carrière als coureur in 1932. Hij was namelijk uit Turijn verhuisd naar Milaan om bij Alfa Romeo te gaan werken en was daar al snel de organisator van een min of meer speciale race-afdeling geworden. Bovendien reed hij zelf mee als coureur in een Alfa Romeo team met als collega's, beroemdheden als Nuvolari Varzi en anderen. Dat meerijden deed hij overigens uitstekend. Enzo Ferrari is een uitstekend coureur geweest, die vele overwinningen boekte en zelfs vaak in een race als overwinnaar vóór Nuvolari eindigde. Maar bovenal onderscheidde hij zich bij Alfa Romeo door zijn vermogen de zaak grondig te organiseren. Hij is één van de grootste „Rennleiter" geweest van voor de oorlog, al is de roemruchte „Dicke", Alfred Neubauer van Mercedes in dat opzicht bekender geworden. In 1932, hij was getrouwd inmiddels, verwachtte zijn vrouw een baby. Enzo Ferrari beloofde zichzelf met het racen te stoppen als het een jongen zou worden. Het werd een jongen en Enzo reed niet meer zelf mee. Maar later heeft hij de pers wel eens verteld, dat hij niet geweten zou hebben of hij zijn belofte had gehouden, als er niet

De grote Wereldkampioen Juan Manuel Fangio reed verscheidene keren in een Ferrari naar de overwinning. Hier ziet u hem tijdens de Grote Prijs van Monte Carlo. Fangio en Ferrari hebben het desondanks nooit goed kunnen vinden en hebben elkaar in hun memoires wederzijds geducht van langs gegeven.



ook andere overwegingen waren. Een van die overwegingen was, zoals reeds gezegd zijn liefde voor motoren. Die was sterker dan zijn liefde voor het racen. Enzo ging het aan zijn hart als hij motoren te veel toeren moest laten maken, als hij wreed moest terugschakelen of als hij de protest geluiden hoorde van een motor die mishandeld werd. En dat alles gebeurt met een race-auto.
Hij vertelde dat toen naar aanleiding van de vraag, waarom Enzo Ferrari nooit zelf een race bijwoonde waarin zijn wagens reden. Dat was geen bijgeloof, zoals wel eens gezegd wordt, maar om dezelfde reden. Enzo Ferrari gelooft in de noodzaak van racen voor de technische ontwikkeling van automobielen, hij gelooft in de menselijke eigenschappen die de coureurs er toe brengen, zich met elkaar in snelle auto's te meten en daarbij risico's te nemen. Maar hij vindt het verschrikkelijk zijn auto's en zijn motoren, waaraan hij met zoveel liefde en overgave werkt, mishandeld, beschadigd of vernield te zien worden tijdens een race. Enzo Ferrari hoort de uitslag wel via een telefoontje of via de radio.
Daar heeft hij maar een uitzondering op gemaakt. Toen zijn Dino overleed in 1957, werden de nieuwe Ferrari 6-cilinder motoren naar Dino genoemd. De eerste race op Monza met die 6-cilinder in V-vorm-motoren, maakte Enzo Ferrari zelf mee. Achter die race stond zijn zoon.
Gaan we echter weer terug naar Enzo als raceleider bij Alfa Romeo, dan zien we aan die carrière snel een eind komen. Rond 1930 wilde Alfa Romeo zich terug trekken uit de racesport en zich meer gaan

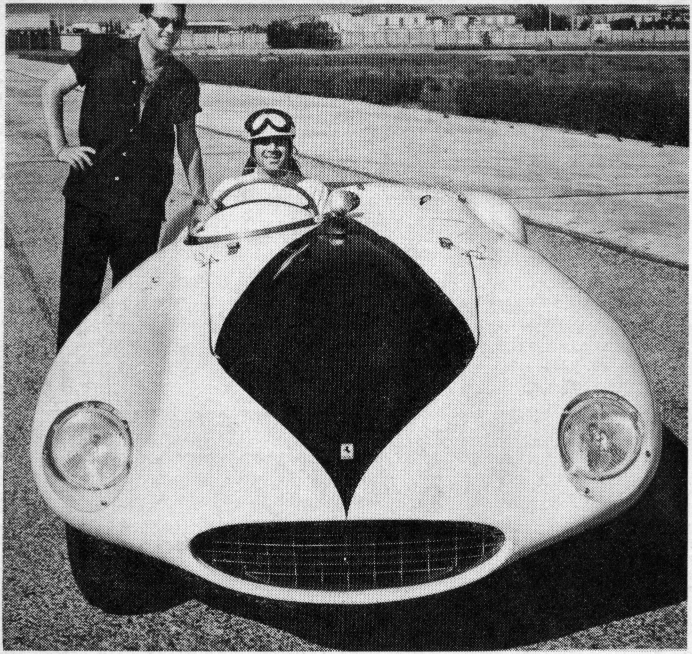
Luigi Musso, een bijzonder begaafde Italiaanse rijder, kwam om in een Ferrari op het circuit van Reims. Hier zien we hem met een van de beroemde Squalo's van Ferrari, aan het werk op het circuit van Zandvoort.

Mik Hawthorn, de man die wereldkampioen werd in een Ferrari, hier aan het stuur van de 2 liter sportwagen uit 1954. Lang zou Hawthorn niet genieten van zijn roem. Hij verongelukte in Engeland dodelijk door een slippartij.

toeleggen op de vervaardiging van personenwagens. Men vond het echter jammer om het team van Alfa's, dat zoveel overwinningen voor Italië uit het vuur gesleept had, zomaar aan de kant te zetten. Sponsor's werden gevonden en de Scuderia Ferrari werd geboren. Op de wagens van de Scuderia, de Ferrari Racestal, prijkte het stijgerende paard op het gele veld. Het embleem van de vlieger die hij zo vereerd had. De Scuderia Ferrari verhuisde van Milaan naar Modena, de stad die Enzo Ferrari nog steeds als zijn „thuishaven" beschouwde. Dan kwamen de jaren, die in de geschiedenis van de racesport misschien wel de grootste geweest zijn en die in talloze boeken beschreven zijn. De jaren van de verbitterde „gevechten" tussen het team van Ferrari, van Mercedes, van Maserati, met daartussen namen als Talbot, Delage en zovele anderen die het na-oorlogse automobilisme niet meer kent.

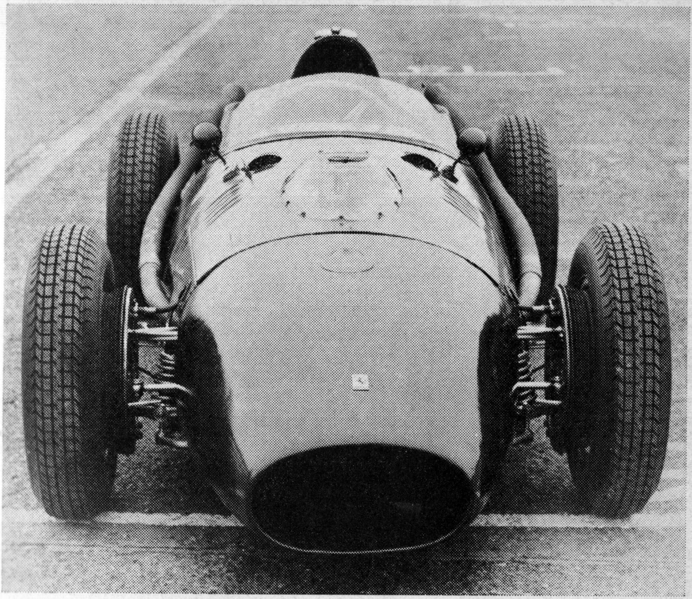
De strijd op toen nog primitieve circuits, de strijd ook in de beroemd geworden weg-wedstrijden. We noemen er hier maar één van, de Mille Miglia, de beroemde Duizend Mijlen in Italië. Een wedstrijd die meer dan welke andere ook verbonden is aan de naam van Enzo Ferrari. Een wedstrijd waarvan hij elk onderdeel kende en beheerste. Hij heeft hem zelf gereden als coureur, hij is de leider geweest van het Alfa Romeo-team dat overwinningen aan dat merk bracht, hij nam er deel aan met zijn eigen Scuderia, waarbij hij de grootsten uit

Een speciale Ferrari, gebouwd voor een Amerikaan op het circuit van Monza. Voor vele Amerikanen was het succes van Ferrari onbegrijpelijk. Ford moet eens gezegd hebben: ik geef miljoenen uit voor advertenties, maar die Mr. Ferrari krijgt iedere maandagochtend gratis een halve pagina.



die tijd als tegenstanders op zijn weg vond. En vooruitlopend op de na-oorlogse periode in de geschiedenis van Ferrari: hij heeft hem gekend als de man die werd aangeklaagd wegens doodslag na de laatste Mille Miglia, toen de Markies De Portago, rijdend in een Ferrari, na een klapband van de weg raakte, gedood werd en zeven toeschouwers meesleepte in zijn ongeluk. Enzo Ferrari werd toen aangeklaagd wegens doodslag, omdat de banden van de Ferrari van De Portago niet opgewassen zouden zijn tegen de hoge snelheden van de wagens. Het deskundig onderzoek zuiverde hem van elke

Vooraanzicht van een 2,5 liter 6 cilinder in V, Ferrari Formule 1 wagen. Het was deze motor die Enzo Ferrari naar zijn overleden zoon Dino noemde. De motor werd zeer succesvol gebruikt tijdens de vorige formule 1.

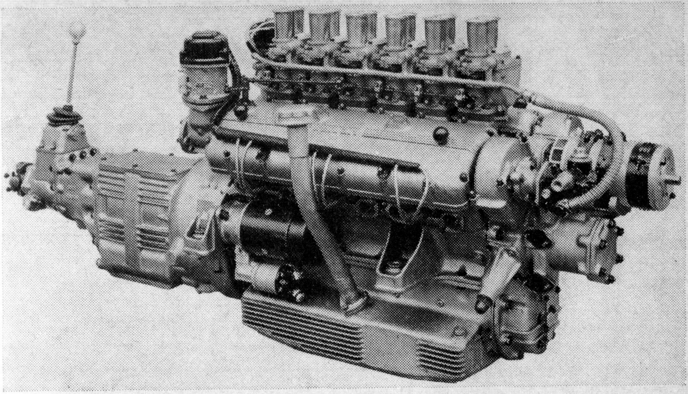


blaam. Anderen zouden na een dergelijke ervaring tégen de Mille Miglia, die toen verboden werd, geweest zijn. Niet Enzo Ferrari die nog steeds vurig hoopte, dat de Mille Miglia terug zou komen.

Wie over Ferrari schrijft, merkt steeds weer dat hij over de mens Ferrari schrijft en niet over het merk of het fabrikaat. De oorzaak ligt voor de hand. Anders dan in welke andere fabriek van automobielen ook, is het alleen de man aan het hoofd, die alles bepaalt, die alles regelt en die zelfs zijn persoonlijk leven ziet als een onderdeel van zijn onderneming. Tot nu toe heeft in de geschiedenis alleen een figuur als Ettore Bugatti een dergelijke rol bij de fabrikage van automobielen kunnen spelen. Men behoeft geen voorspeller te zijn om te mogen zeggen dat waarschijnlijk ook Enzo Ferrari al tijdens zijn leven min of meer een legende wordt. Een legende die ook niet door

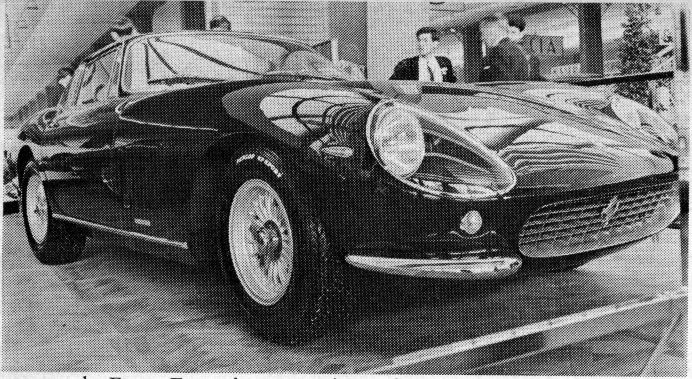
Grand Prix van Monte Carlo 1963. Bijna onopvallend staat de lage wagen te wachten tot hij met een ongelooflijke snelheid en donderend geluid zal trachten nog meer roem te verzamelen voor de tovenaar die hem tot leven bracht: Enzo Ferrari.

De 12 cilinder in V-motor, Testa Rossa genaamd, een van de idealen van Enzo Ferrari, die een 12 cilinder motor nog steeds een van de mooiste krachtbronnen vindt.

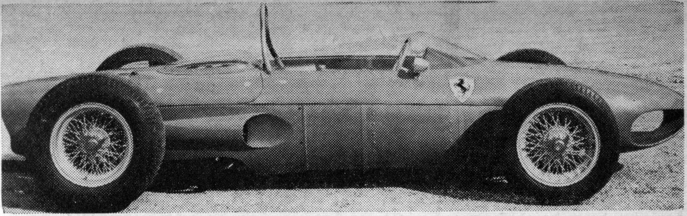


nederlagen weggespoeld kan worden. Met de miljoenen van het Hitler Duitsland, werd in de periode van de Scuderia Ferrari geprobeerd in Europa de superioriteit van de Duitsers te bewijzen op de racebanen. Onder leiding van Alfred Neubauer probeerden Mercedes en ook Auto Union de circuits van Europa „aan te vegen" met Duitse raceauto's. Met die achtergrond, lukt dat ook vaak. Maar Enzo Ferrari, de man die noch politiek noch met geld gesteund werd, die het alleen deed, kwam zelfs uit een nederlaag nog zegevierend te voorschijn.
Datzelfde spel heeft zich na de oorlog herhaald. Weer was het Mercedes die met een enorme financiële en industriële achtergrond de racebanen van Europa gebruikte om te trachten de Duitse hegomonie te bewijzen. De Ferrari's kwamen in verdrukking, maar ze kwamen ook terug. En nooit zal een Mercedes het qua „aanzien" kunnen winnen van een Ferrari. Maar voor het zover was, had ook Enzo Ferrari nog heel wat door te maken. Kort voor het begin van de tweede wereldoorlog werd de eerste Scuderia Ferrari ontbonden. Intussen heeft zich in Europa een hele verandering voltrokken. Als gevolg van een contract met Alfa Romeo kon Ferrari de eerste jaren niet meer voor zichzelf onder eigen naam beginnen. Dat zou toch niet mogelijk geweest zijn waarschijnlijk, want in 1939 raakte de wereld in brand en kwam er een abrupt einde aan alle autosport. In een klein bedrijfje in Modena „Auto Avio Construzioni" experi-

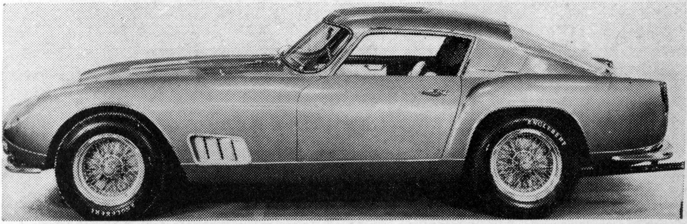
Een Ferrari „Superamerica", het summum van wat de wereld kan bieden aan sportief autorijden.



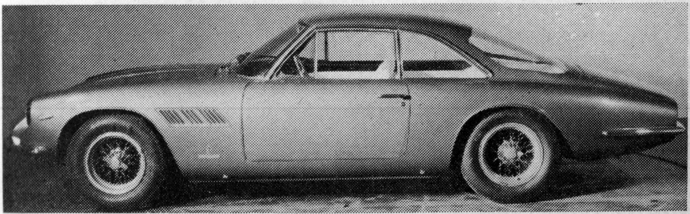
menteerde Enzo Ferrari en ontwierp nieuwe racewagens, die echter toch niet gebouwd konden worden. Officieel moest de fabriek zich bezighouden met de vervaardiging van gereedschappen en werktuigen. Nauwelijks was de oorlog voorbij of Ferrari zag zijn kans schoon. Een nieuwe Scuderia Ferrari werd opgericht en spoedig was de naam Ferrari weer op de lippen van ieder die ook maar enige interesse voor de autosport had. Met meer elan dan ooit tevoren wierp Ferrari zich op de constructie van race- en sportmotoren, al spoedig geassisteerd door zijn zoon Dino, die de titel van ingenieur had. De eerste prestatie van Ferrari na de tweede wereldoorlog was het ontwerp en de constructie van een 12-cilinder motor, nóg steeds een project dat in de ogen van Ferrari zelf één van de beste en meest interessante is. En op die twaalf cilinder motor werd een nieuwe Ferrari reputatie gebouwd. Later kwamen de 6 cilinders, de Dino's, eind 1956. Weer waren het de Ferrari's die de circuits beheersten. Beroemde namen werden aan het merk verbonden De Argentijn Juan Manuel Fangio, onbetwist één van de beste coureurs die de wereld ooit gekend heeft, behaalde wereld-kampioenschappen in een Ferrari. De successen van het merk met het zwarte stijgerende paard op het gouden veld, hebben niet alleen inspanning, tijd en bloed gekost. Ze kostten ook geld. Met moeite en pijn heeft Enzo Ferrari zijn Scuderia vaak op de been moeten houden. Vaak heeft hij, impulsief als een echte Italiaan, gezegd dat hij zou staken met racen. Maar steeds weer zijn er wegen gevonden, die hem in staat stelden door te gaan. En van de financiële zorgen, is toch ook een goed punt het gevolg



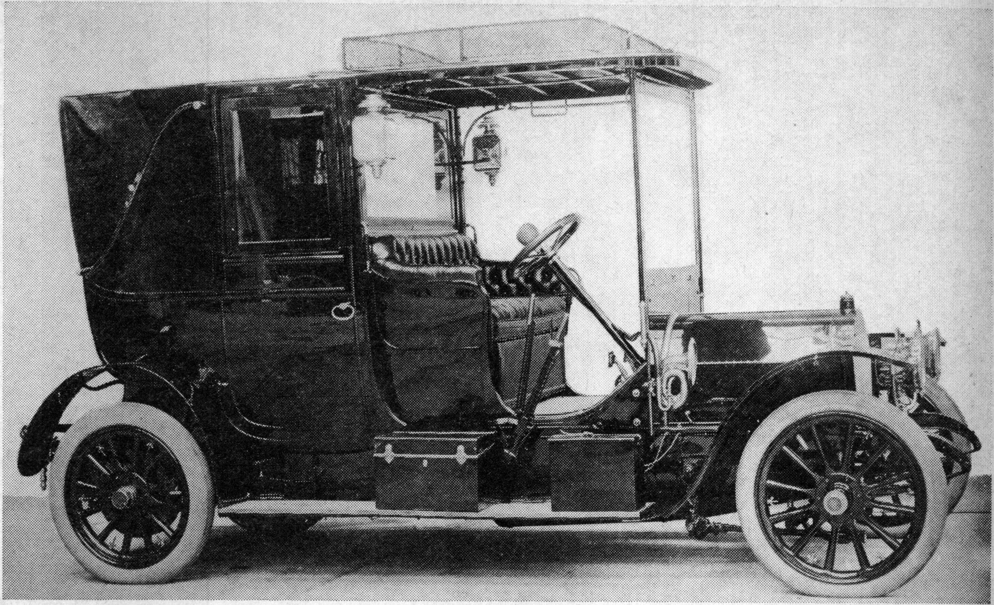
Een van de laatste opmerkelijke uitvoeringen van de Ferrari Grand Prix wagens was dit type dat in 1962 geïntroduceerd werd. Met a.h.w. opengesperde neusgaten gingen ze laag over het circuit. In een dergelijke wagen won Von Trips dat jaar de Grand Prix van Nederland.



Prachtige snelle sportcoupé's worden er sinds een aantal jaren ook in Modena gefabriceerd. Dit is een z.g. Ferrari 250 Gran Turismo, een indrukwekkende coupé uit 1958.



Een speciale sportcoupé van Ferrari, de z.g. Ferrari 500 Superfast. Voor vele van deze coupé's maakt Enzo Ferrari gebruik van de ontwerpen en de carrosseriefabriek van de al even bekende Pininfarina.

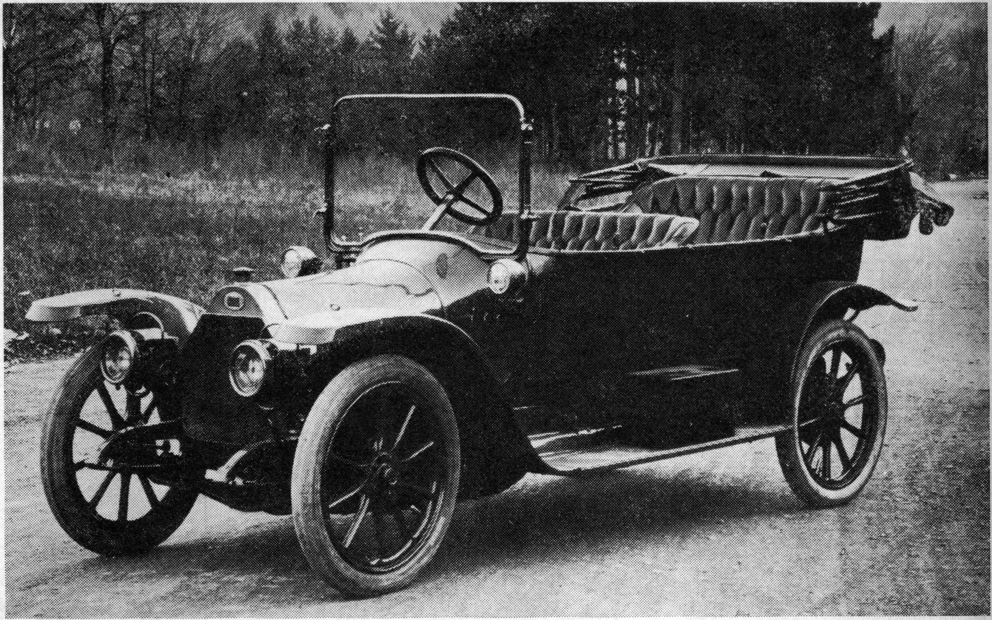


De Fiat „Brevetti". Een kostbare wagen uit de periode rond 1905. Zoals bij de rijtuigen had men nog het idee, dat de chauffeur maar buiten op de bok moest zitten.

geweest. Langzamerhand is bij Ferrari een fabriek van Grand Tourismo's, van sportwagens dus, tot ontwikkeling gekomen, die zijn prachtige produkten ook binnen het bereik van het niet racend publiek heeft gebracht. Vooral de laatste jaren heeft een beperkte produktie van prachtige sportcoupé's zijn weg gevonden over de gehele wereld. Een produktie die hem toch wat steun geeft bij de exploitatie van zijn racestal, die vele miljoenen per jaar kost.
Daarmede is de naam Ferrari eigenlijk nog bekender geworden. Groten der aarde op elk gebied, bezoeken zijn kleine maar moderne autofabriek in Marinell bij Modena. Tot zijn vaste cliënten mag Ferrari o.a. verschillende vorstelijke personen rekenen, zoals Prins Bernhard, die, sportsman als hij is, ook de autosport een warm hart toedraagt en vaak een bezoek brengt aan Modena. Langzamerhand wordt de produktie van de fabriek van Enzo Ferrari iets opgevoerd. Nieuwe projecten zijn ook in ontwikkeling, zoals een „kleine Ferrari", een sportcoupé die wat minder kostbaar zal worden. Dat is alles prettig nieuws voor de autosport liefhebber. Want zonder dat zou het niet onmogelijk zijn, dat met de toenemende kosten voor het deelnemen aan de autoraces, een fabriek als Ferrari het deelnemen aan races zou moeten opgeven. Het is anderzijds prettig, omdat het ons in deze tijd van vrijwel uitsluitend massa-produktie van automobielen een kans geeft, af en toe eens een blik te werpen op een automobiel die die naam met ere mag dragen. Op een auto die met liefde en overgave werd geconstrueerd en gebouwd en die daardoor een unicum geworden is in een wereld waar praktisch elk produkt met duizenden stuks tegen de laagst mogelijke kostprijs gefabriceerd wordt en waarbij het enige criterium kennelijk is, gedurende een relatief korte tijd de hoogste bruikbaarheid te kunnen bieden om daarna zo snel mogelijk naar de vuilnishoop te worden afgevoerd. Dat laatste houdt overigens geen veroordeling in van de moderne massa-produktie van automobielen, die noodzakelijk is en die het mogelijk gemaakt heeft dat ontelbaren nu van de voordelen van de auto kunnen genieten. Maar het is goed dat er tussen honderdduizenden van zulke massa auto's af en toe een monument op wielen rijdt: een Ferrari!

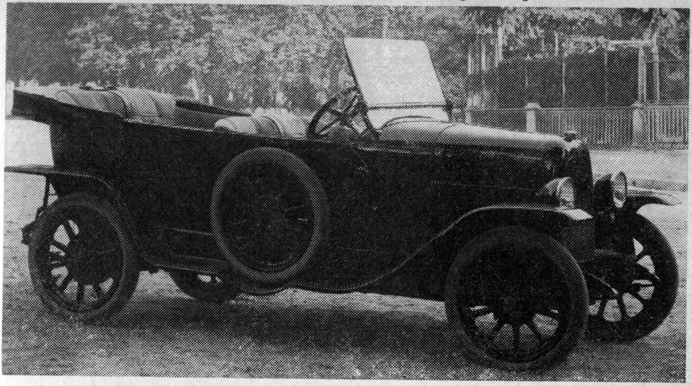
Fiat

Anders dan de geschiedenis van vele andere automerken, begint het verhaal van Fiat niet met een jonge man die auto-enthousiast was. Anders dan bij vele andere beschrijvingen in dit boekje, is dit verhaal niet het verhaal van één man, maar veel meer het verhaal van een echt industriële onderneming, al speelde één man daar een belangrijke rol in.
Fiat heeft van het begin af aan gepoogd een zuiver industriële

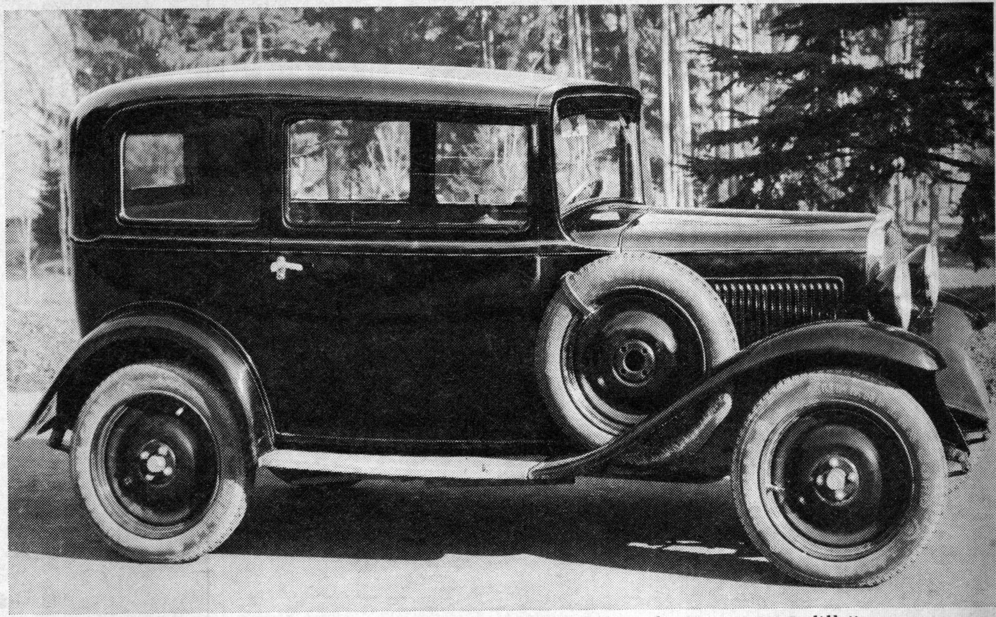


Een Fiat uit 1911. Het rijtuig-idee was toen al min of meer verlaten.

Een vóór de eerste wereldoorlog populair model, de Fiat 501. Let ook op de voor die tijd zo kenmerkende grote spaakwielen.

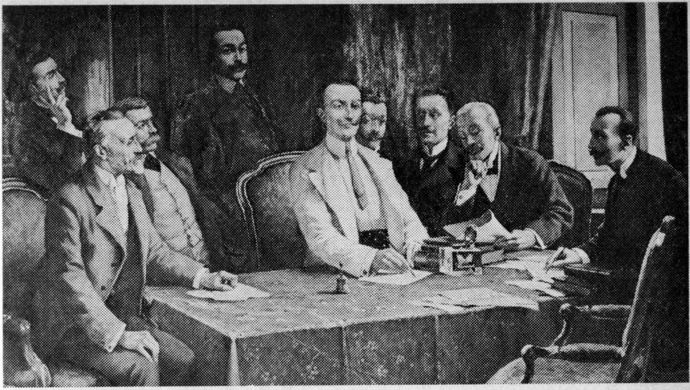


onderneming te zijn. Een onderneming waarbij knap koopmanschap en moderne productiemethoden de hoofdrol speelden en niet het geloof in de auto van een race-enthousiast of verwoede techniker. Die „wordings-geschiedenis" bepaalt nog steeds het beeld van Fiat. Een ander beeld dan de auto-liefhebber er zich van vormt. Want voor de gemiddelde Nederlander is Fiat een Italiaans automerk en daarbij niet eens een van de meest verkochte wagens in ons vaderland, al is de afzet niet onaanzienlijk.
Maar voor hen, die verder kunnen of moeten zien dan de auto, betekent de naam Fiat veel meer. Voor hen is Fiat een van de belangrijkste industriële ondernemingen in de E.E.G., de landen die zich in Europa economisch verenigd hebben. Voor hen is Fiat een complex van industriën met eigen staalfabrieken, gieterijen en schepen. Een fabriek waar vliegtuigen, locomotieven en dieselmotoren voor schepen worden vervaardigd. Een machtige industrie met alleen in Turijn al niet minder dan 120.000 werknemers.
Fiat is meer. Fiat is een van de machtigste industriële groepen in Italië met contrôle op een dagblad, maar ook met aandelen in wijngaarden, olie-maatschappijen, etc. Het gezegde dat in Italië de staat het eigendom van de grootste autofabriek is, is een overdrijving die de zaak duidelijk maakt.
Toch kan men de geschiedenis van Fiat niet schrijven door uitsluitend dividenden te tellen. Ook een zuiver zakelijke onderneming, die succesvol is gebleken heeft romantische elementen en heeft een



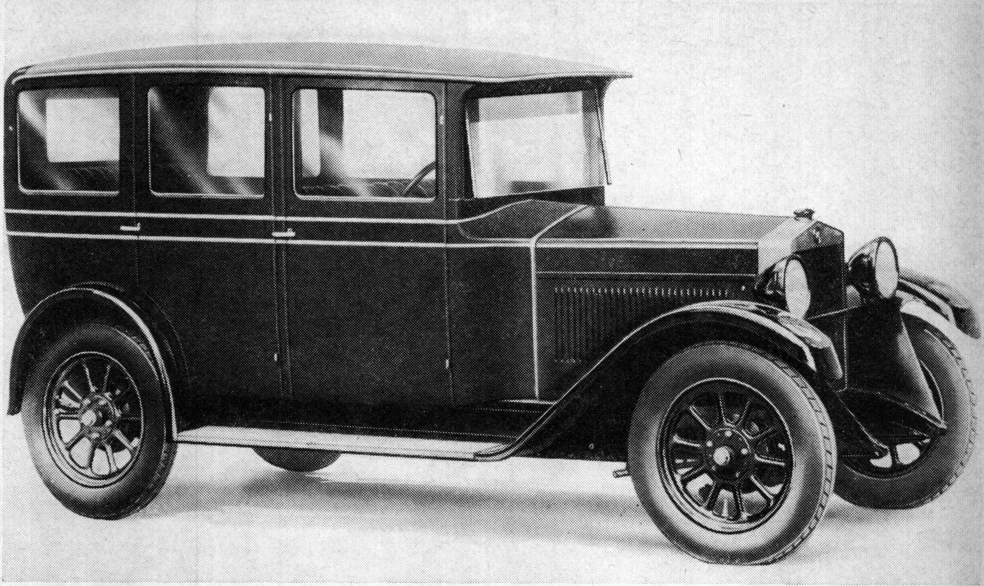
Een typische auto van na de eerste wereldoorlog, de Fiat 508 „Balilla".

Een schilderij dat de oprichtingsvergadering voorstelt van de Fiat Fabrieken in Turijn in 1899.



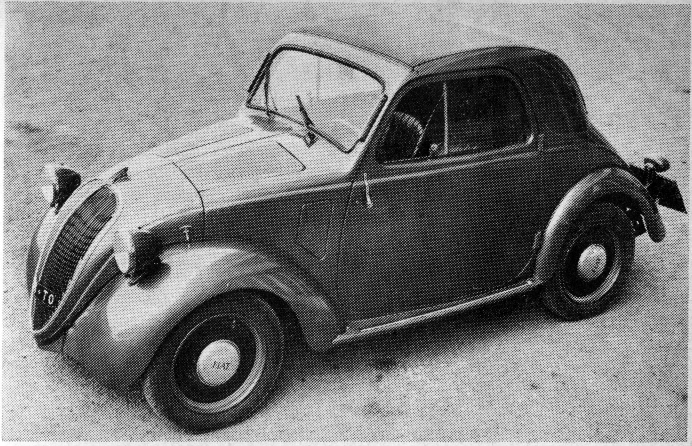
tijd gekend, waarin het voortbestaan aan het bekende zijden draadje hing. Een dergelijke onderneming kent altijd wel een man, aan wiens lot het lot van de onderneming nauw verbonden was. Een man die misschien niet zo spectaculair was als bijv. „Riley" in Engeland, maar die desondanks de onderneming maakte tot wat hij nu is. Bij Fiat was die naam Giovanni Agnelli.

En als de romantiek direct om de hoek mag kijken bij de Fiat historie: Agnelli was een cavallerie officier. Een man van goede familie met een uitstekende opleiding. En nu volgt dan het nog meer romantische gedeelte (natuurlijk gemengd met een zekere ongelukkige samenloop van omstandigheden) wat echter nooit bewezen kan worden, omdat er in de jaarverslagen van de onderneming met geen woord over gerept wordt. Wij vertellen dan ook slechts wat we gehoord hebben en wel eens ergens gelezen, maar of het waar is weten we niet (een schrijver mag dat een enkele keer wel eens doen). Goed dan, men zegt dat cavallerie-officier Agnelli een wat ongelukkige liefde koesterde voor een jongedame van wat mindere standing dan zijn familie. Een huwelijk was uitgesloten en dat zou tenslotte het einde van zijn militaire carrière betekend hebben. In feite zou dat dan de basis gelegd hebben voor de Fiat fabrieken, want in 1899 besloten een aantal Turijnse notabelen een automobielfabriek op te richten. Dat deden ze inderdaad en zo ontstond de „Fabbrica Italiana Automobili Torino" afgekort F.I.A.T. Agnelli

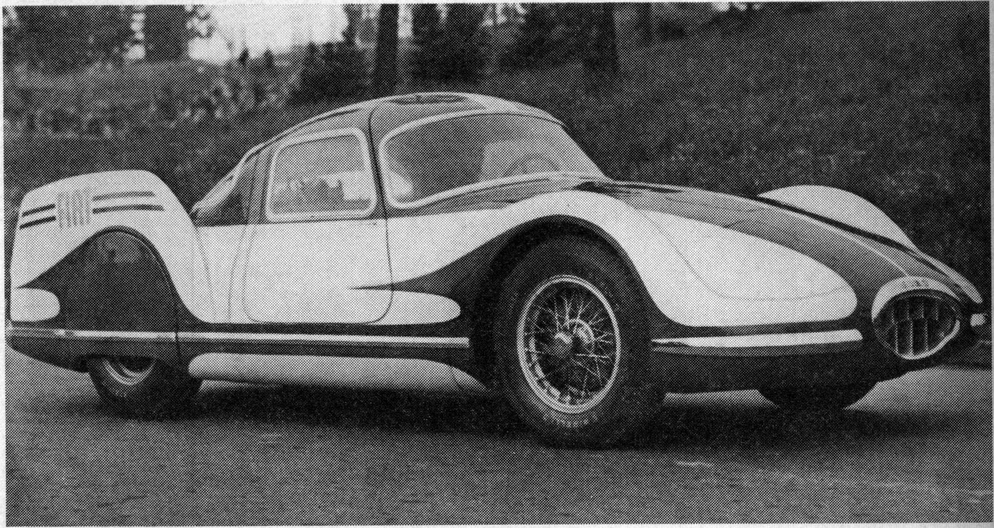


De Fiat 509 van na de eerste wereldoorlog droeg al meer het stempel van de massa-productie.

De Fiat Topolino. Een voor-oorlogse Italiaanse „Volkswagen" die inderdaad ongelooflijk populair werd, zowel in Italië als daarbuiten.

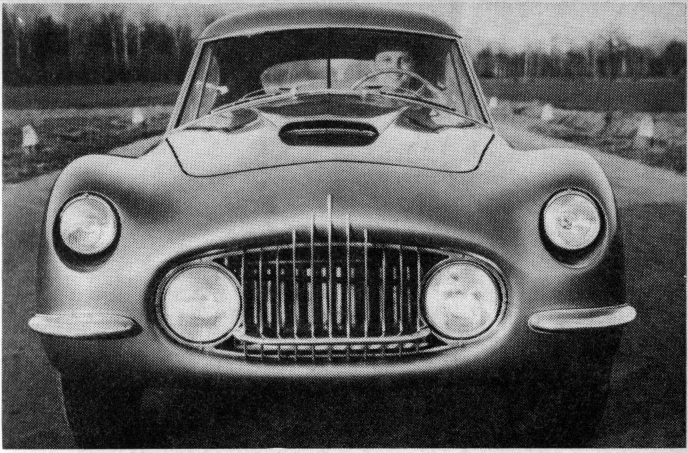


werd de man die de fabriek leidde en dat zou blijven doen tot zijn dood in 1945.
Agnelli was zowel in zakelijk als in sociaal opzicht bijzonder gelukkig. In zijn privé-leven had hij veel leed. De man die tot de hoogste toppen van de maatschappelijke ladder steeg, had een zoon en een dochter. Zijn dochter overleed in 1928, zijn enige veelbelovende zoon die ook voor FIAT reeds werkte, kwam in 1935 om door een vliegtuig-ongeval. Wel had hij twee kleinzoons die nu beiden in de leiding van Fiat zijn opgenomen.
In dit boekje willen we natuurlijk niet stil staan bij de ontwikkeling van Fiat als vliegtuigfabriek, of als fabriek van dieselmotoren of locomotieven, ook al zit er genoeg „verhaal" in die ontwikkelingen. Ons interesseert meer het F.I.A.T.-verhaal als automobielfabriek en daarom terug naar 1902, toen de drie-jarige autofabriek de Tour de Italië won. Dat was het startsein voor meer dan twintig jaar actieve deelname aan alle soorten races en rallye's. Een deelname, die Fiat als autofabrikant populair maakte. Over de gehele wereld namen de Fiat racewagens deel aan grote wedstrijden en werden er spectaculaire successen geboekt. In 1906 bereikte een Fiat racer de snelheid van 206 km. per uur in Amerika en in 1911 haalde een Fiat reeds een snelheid van 248 km. per uur.



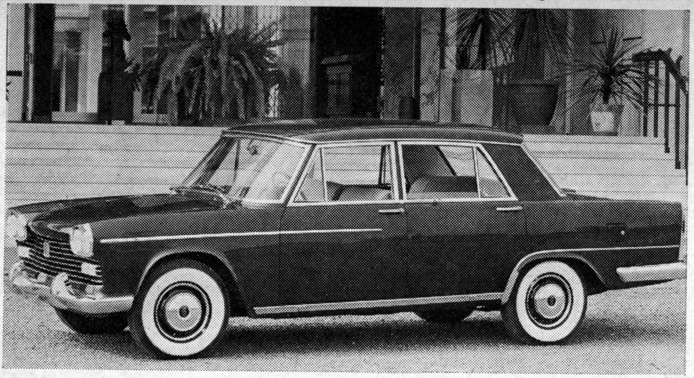
Fiat experimenteerde ook met turbine auto's. Hier de Turbine coupé van 1954. Men hoort weinig meer van deze turbine.

Ook Fiat heeft korte tijd na de laatste oorlog een V-8 motor gebouwd. Deze V-8 van 2 liter dreef een min of meer experimentele sportcoupé aan.



Langzamerhand liet Fiat het bouwen van racewagens over aan fabrieken die zich op dit terrein specialiseerden. Ze ging zich meer toeleggen op de massa-auto, waarvan het één van de pioniers van Europa werd. Maar voor de automobiel-sport enthousiasten zal de naam Fiat wel aan hun favoriete sport verbonden blijven. Want in het verleden had Fiat mannen als Vincenzo Lancia, Felice Navarro en Carlo Salamanno in dienst; tegenwoordig komt men de naam Fiat nog steeds tegen bij sportieve wagens als Abarth, Nardi etc. De Fiats staan namelijk model voor vele kleine Italiaanse fabrieken van betrekkelijk kleine sportwagens. Niet alleen de wagens, maar ook de motoren wel te verstaan. Met opgevoerde Fiats werden wereld-records gebroken.
Zoals reeds gesteld, is de ontwikkeling van Fiat na de eerste periode, een zuiver industriële geweest. Minder belangrijk dus voor dit boekje, maar belangrijk genoeg voor het economische leven in geheel Italië. Vooral de zeer kleine, relatief goedkope wagen heeft altijd de belangstelling van deze industrie gehad en daarmede werd aan de bewoners van Noord-Italië en de grote Italiaanse steden een grote dienst bewezen. Maar ook buiten Italië werd Fiat bekend en populair. Zo de Populina bijvoorbeeld, een heel klein, maar uitstekend wagentje dat ook in ons land vele aanhangers had.

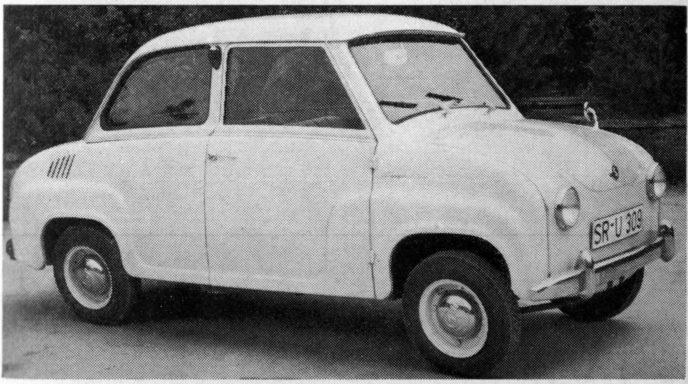
De Fiat 2300 Speciale, een afleiding voor representatieve doeleinden van de bekende Fiat 2300. Men ziet deze wagen weinig in Nederland.



Intussen heeft zich in Europa een hele verandering voltrokken. De landen zijn meer één geworden en de beschermde positie die Fiat in Italië genoot, begint aardig af te brokkelen. Maar de fabriek heeft reeds bewezen dat ze aan die nieuwe situatie het hoofd kan bieden. Fiat wagens zijn relatief goedkoop in geheel Europa, vooral door de grote produktie en dat heeft de afzet omhoog gebracht i.p.v. omlaag. Fiat heeft echter meer defensieve middelen. Het is een van de weinige autofabrieken, die practisch onafhankelijk zijn van toeleverende industrieën en ondernemingen. Men heeft eigen ijzergieterijen, fabrieken van Non-ferro metalen, onderdelen en accessoires. Ook dat alles maakt dat Fiat de strijd om het bestaan wel zal doorstaan. Daarnaast vinden nog steeds belangrijke ontwikkelingen plaats op het gebied van lucht- en ruimtevaart, terwijl Fiat ook op het gebied van de kern-energie actief is.
In samenwerking met een andere onderneming bouwt Fiat op het ogenblik bijvoorbeeld aan een tankschip dat voortgestuwd zal worden door kern-energie.

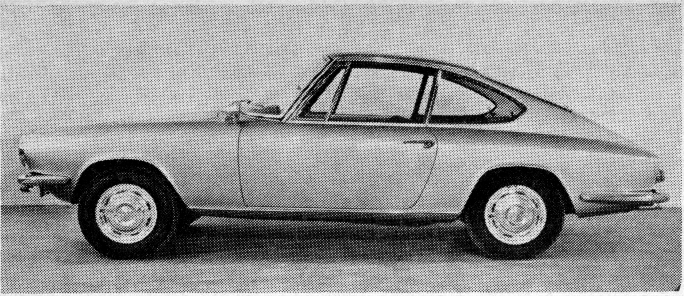
Glas (Goggomobil)

Verreweg het moeilijkst bij de beschrijving van de geschiedenis van de Duitse automobielfabriek in Dingolfing is de naamgeving. De eerste automobielen die uit deze fabriek kwamen, kregen de naam Goggomobil. Sindsdien is de naam Goggomobil inherent gebleven aan die van de minimum-auto. De kleine auto met een minimum aan kosten, maar ook met een minimum aan comfort en prestaties. Maar de auto's uit Dingolfing zijn gegroeid tot waarlijke automobielen, waarvan sommige heden ten dage 175 km. per uur halen. Dat kan men geen minimum automobielen meer noemen. Dat zijn bijna ras-paarden geworden. De naam Goggomobil doet dus geen recht meer aan dit produkt. Dat heeft de fabriek zelf ook gezien en dus werden de nieuwere typen Isar genoemd naar het riviertje waaraan Dingolfing in Beieren ligt. Maar ook sinds de invoering van de naam Isar is er veel in het produktie-programma van de „Glas" fabrieken gewijzigd. Nieuwe typen kwamen en thans spreekt men van de Glas 1500, de Glas 1300 GT. en straks waarschijnlijk van de Glas 1800. Wij zullen ons dus maar bij de laatste naam houden, nml. Glas al is het geen schande dat deze fabriek mag terug zien op een periode, waarin de naam Goggomobil van merknaam bijna een type-naam werd.
De werkelijke naam van de fabriek is Hans Glas GmbH. Een



De „minimum-auto", de Goggomobil: 17 pk, 293 cc, 90 km/u, 1 op 18, f 3500,—.

Een prachtige wagen is de in Italië ontworpen Glas Coupé. Topsnelheid 175 km per uur.

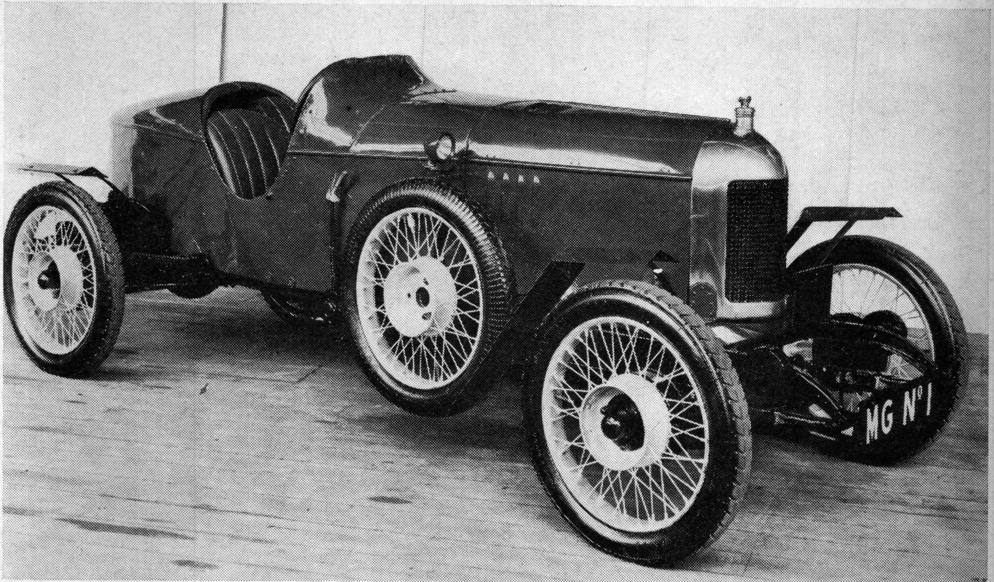


fabriek die in wezen heel oud is. Ouder dan de meeste automobielfabrieken in Europa al heeft het tot na de laatste wereldoorlog geduurd voor Hans Glas automobielen begon te fabriceren.
De geschiedenis gaat terug tot niet minder dan 1860 toen een zekere Maurus Glas een fabriek van landbouwmachines oprichtte in Pilsting in Beieren.
De geschiedenis, soms veelbewogen, van deze fabriek kunnen we in dit boekje voorbij gaan, tot het punt waarop de tegenwoordige Grote Chef Hans Glas ter sprake komt. Deze deed veel ervaring op in vele Amerikaanse fabrieken en slaagde er in alle aandelen van de landbouwmachinefabriek weer in handen te krijgen, toen deze tijdens zijn verblijf in Amerika in handen van een concern gekomen waren.
Met veel succes bracht men daarna vooral zaai-machines op de Europese markt. Toen kwam de Grote Oorlog, die zo'n belangrijke rol in de geschiedenis van vele autofabrieken gespeeld heeft. Het enige wat het officiële verslag van de Hans Glas GmbH. daarover zegt is, dat de fabriek ook de tweede wereldoorlog kon doorstaan en daarna doorging met het produceren van landbouwwerktuigen.
In ieder geval kwam men er bij Glas na verloop van tijd achter, dat het met landbouwmachines alléén niet meer ging. In 1951, toen de eerste tekenen er op wezen dat de scooter populair zou worden, zag men bij Glas daarin een kans en begon men met de produktie van de eerste Duitse scooter. Die scooter heette Goggo naar het troetelnaampje, dat Hans Glas zijn kleinzoon gaf.
Al vrij spoedig daarop begon men bij Glas met de constructie van

een vier-motorige overdekte scooter, want anders kan men de Goggomobil moeilijk noemen. Vol trots vermeldt het verslag van Glas dat deze „auto" ontwikkeld werd in samenwerking met de chef-constructeur van Glas, namelijk zijn „Flieger-Kamerad" Dompert. De produktie van de Goggomobil, zowel als van de huidige typen wordt uitsluitend met eigen middelen gefinancierd. Hans Glas GmbH. is nog steeds een familie N.V. met Hans Glas als patriarch aan het hoofd.
In hoeverre de Goggomobil een succes geworden is, kan men moeilijk beoordelen. In ieder geval is de fabriek nu bezig met een produktieprogramma, dat bepaald interessant is. Naast opvallende 1300 en 1500 cc typen, wordt een bijzonder elegante coupé ontworpen, in Italië uitgebracht.
Het meest interessante is bij dit alles wel de vraag, zal Glas het volhouden als automobielproducent te blijven optreden. Vooral de z.g. Euromarkt met zijn steeds feller wordende concurrentiestrijd doet velen voorspellen, dat alleen de grote automobielconcerns het gevecht om de gunst der klanten zullen overleven. Is dat juist dan ziet het er niet al te best uit voor Glas. Maar wat men ook van deze zo typisch Duitse fabriek kan zeggen, men heeft er steeds een open oog voor de mogelijkheden gehad en men heeft er alle crises kunnen overleven (ook die zo ongelukkig afgelopen wereldoorlog). We mogen dus hopen dat Hans Glas GmbH. ook de Euromarkt zal weten te doorstaan. Het huidige programma is in ieder geval interessant genoeg om vele automobielliefhebbers te kunnen bieden, wat de grote auto-industrieën niet meer kunnen.

M.G.

Abingdon is een rustig markt-stadje aan de Thames, dicht bij Oxford, waar men op het eerste gezicht moeilijk zou veronderstellen, dat er de grootste en één van de bekendste producenten van sportwagens gevestigd is. Toch staat in dat Abingdon de M.G.-fabriek en omdat die fabriek tegenwoordig tot het grote concern, de British Motor Corporation behoort, worden daar niet alleen de verschillende typen M.G. sportwagens, maar ook de Austin Healey's gebouwd.
Er is dus een tijd geweest dat M.G. zelfstandig was. En dat is niet eens zo lang geleden. Want hoewel M.G. één van de allerbekendste sportwagenmerken ter wereld is, bestaat het merk nog maar sinds 1923.
Vreemd genoeg zijn de letters M.G. de afkorting van Morris Ga-



De eerste M.G., grotendeels op Morris onderdelen gebaseerd, die op de markt verscheen. Het type werd gebouwd in de jaren 1923 tot 1925

Lord Nuffield, de man die het Nuffield concern stichtte, daarin ook M.G. opnam, maar het merk altijd een zekere zelfstandigheid liet.

rage. De eigenaar van een Morris Garage in Londen, verbouwde namelijk één van de Morristypen die hij verkocht, tot een privéwagentje, waarmee hij op week-ends aan races deelnam. Met veel succes. Zoveel succes dat zijn vrienden hem vroegen ook voor hen een dergelijke Morris te verbouwen. De vraag werd tenslotte zo groot, dat hij een compleet fabriekje oprichtte en dat M.G. (Morris Garage) noemde. Heel lang is die fabriek niet zelfstandig geweest. Na de vorming van de Nuffield Group, waarin Morris, Riley en Wolseley een plaats vonden werd al spoedig ook M.G. een fabriek binnen die groep. Maar heel lang heeft M.G. daarbij een geheel eigen politiek gevoerd en een geheel eigen type op de markt kunnen brengen.
M.G. is altijd de kampioen van de kleine, relatief goedkope sportwagen geweest. De zogenaamde Midgets zijn sinds 1929 steeds het

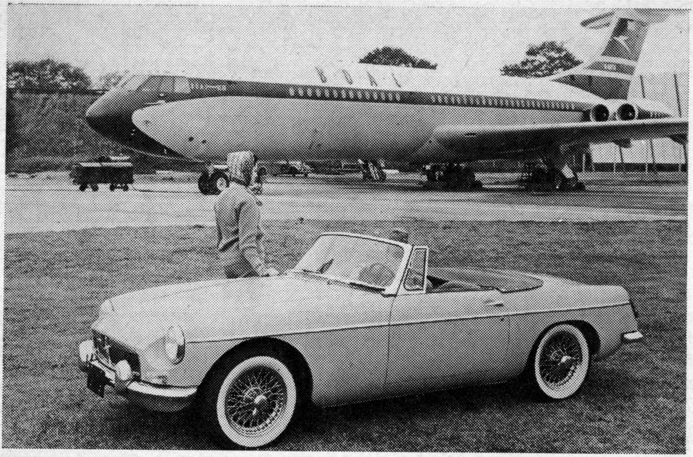
De laatste Midget, de M.G. die wel het duidelijkst de B.M.C. invloed verraadt.

belangrijkste produkt geweest. Daarbij waren de sportieve kwaliteiten van de M.G.'s altijd verkregen met eenvoudige middelen en vaak componenten van gewone serie-toerwagens. Zo konden vele Engelsen een sportwagen rijden. Zijn grote naam over de gehele wereld maakte M.G. in de jaren dertig. Toen de wereld destijds te lijden had van een geweldige crisis en er veel werkloosheid heerste, ging het vele kleine autofabrieken slecht. M.G. besloot de aandacht op zich te vestigen door een enthousiaste deelname aan races. Van 1930 tot 1935 waren M.G.'s, fabrieks-M.G.'s op alle racebanen ter wereld en behaalden ze succes na succes. De naam M.G. werd voorgoed gevestigd, de fabriek behoefde niet te sluiten. Integendeel, meer en meer M.G.'s vonden hun weg. Kleine, wat spartaans aandoende twee-zitters met grote spaakwielen, men ziet ze nog.
Daarnaast kwamen ook kleine sportieve Saloons, de Magnettes, in produktie, maar deze werden nooit een groot succes. Er bestaat zoveel lectuur over M.G., er is zoveel geschreven dat we op die periode van het merk niet al te diep willen ingaan.
Na 1945 kwam M.G. opnieuw tot leven. Weer met hoofdzakelijk sportwagens natuurlijk. Bekend werden de series als MG. Tc, Td, Tf en dergelijke. Wagens met een wat conservatief uiterlijk, maar met uitstekende kwaliteiten en tegen redelijke prijzen. Velen van die

De M.G. 1100, een afleiding van de bekende Morris 1100, maar met opgevoerde motor en fraaiere interieurafwerking.

wagens rijden nog. Ook in ons land bestaat er een levendige belangstelling voor zo'n „echt M.G.'tje". Er worden er zelfs vrij veel in het buitenland opgekocht en in Nederland geimporteerd.
Maar inmiddels heeft ook M.G. een veer moeten laten door de huidige ontwikkelingen. Een fabriek die auto's niet in het groot kan produceren heeft bijna geen levensvatbaarheid meer. De samensmelting van de Austin Groep en de Nuffield Groep tot het machtige British Motor Corporation betekende ook voor M.G. een toenemende nivellering van de modellen. De basis componenten van alle M.G.'s vindt men dan ook terug in alle andere merken en typen van B.M.C., zoals Austin, Morris en Wolseley. Maar gelukkig voor de bijzonder vele „fans" die het merk heeft, is er tot op heden nog altijd een type geweest dat MG „alleen" heeft. Dat is nu de MG „B", die men de middenklasse sportwagen zou kunnen noemen. B.M.C. maakt geen equivalent van dat model.
Dat is wel het geval met de kleine, maar toch zo interessante sportwagen als de M.G. Midget, die veel gemeen heeft met de Austin Healy Sprite. Dat is ook het geval met de sportieve middenklasse sedan, de huidige M.G. Magnette, die vrijwel gelijk is aan de

Een echte M.G. ondanks zijn moderne uiterlijk, is nog altijd de „middenklasse sportwagen", waarvan de verschillende typen met letters worden aangeduid. Deze laatste uitvoering is de M.G. „B" met 1800 cc motor.



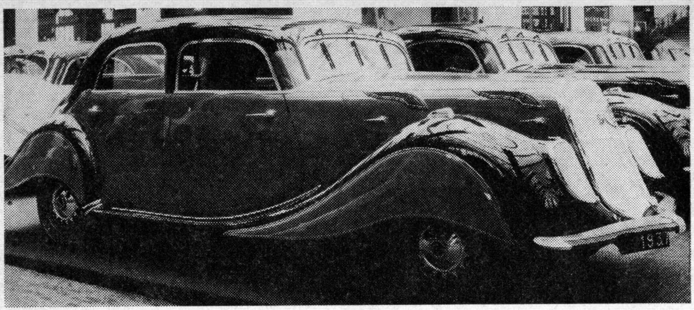
Riley 4/60, de Wolseley 15/50 en de Morris Oxford. Eveneens is dat het geval met de M.G. 1100 die een directe afleiding is van de Morris 1100 en de Austin Glider. Maar al deze wagens hebben toch net iets meer dan de andere modellen uit de B.M.C.-reeks en dat maakt voor velen de wat hogere prijs weer goed. Tot de privé-wagens van ons Koninklijk Huis behoort ook een M.G. 1100, die door een der Prinsessen gereden wordt.
Het is natuurlijk onvermijdelijk dat M.G. door de moderne economische ontwikkelingen iets meer nog van het eigen karakter zal gaan verliezen. Maar als daardoor de merknaam M.G. zal kunnen blijven bestaan, moet men daarmede vrede hebben. En dat de naam M.G. toch altijd wel een wat bijzondere klank zal hebben in het auto-wereldje, daar zullen de M.G. Clubs in de verschillende landen wel voor zorgen. Ook in ons land bestaat er een dergelijke club.

Panhard

Panhard is een van de oudste automobielmerken ter wereld en de geschiedenis ervan gaat terug naar de eerste autoraces die ooit gehouden werden. Eén daarvan was de beroemde race van 1894, gehouden in Parijs. De automobiel wankelde op dat moment nog in zijn kinderschoenen. Een Franse journalist wilde het geheel wat meer „op het paard" hebben en organiseerde de race. Er werd bij bepaald dat het om voertuigen ging die niet door paardentractie werden voortbewogen, wat inhield dat men de inschrijvers met alle mogelijke vindingen aan de start zag verschijnen. Overigens, op dat moment stond nog lang niet vast, dat de auto zich zou ontwikkelen rond de verbrandingsmotor met zuigers. Stoom-auto's waren op dat moment eigenlijk al verder ontwikkeld dan auto's met verbrandingsmotor en menigeen dacht dat de stoom-auto de toekomst zou hebben. Tot de inschrijvers van de race behoorde ook de machinefabriek Panhard en Levassor. Zij bouwden zelf de auto's, maar de motoren werden in licentie vervaardigd. Men kon kiezen uit twee typen namelijk een Daimler of een Benz. Van beide Duitse uitvinders had Panhard en Levassor de patentrechten gekregen.
De race en de deelneming was te interessant om hier niet wat verder

Een indrukwekkende sedan van Panhard en Levassor op de Parijse tentoonstelling. Model 1936.

In 1937 is de Panhard nog zwaarder en imposanter geworden. Let op de drie ruitenwissers.

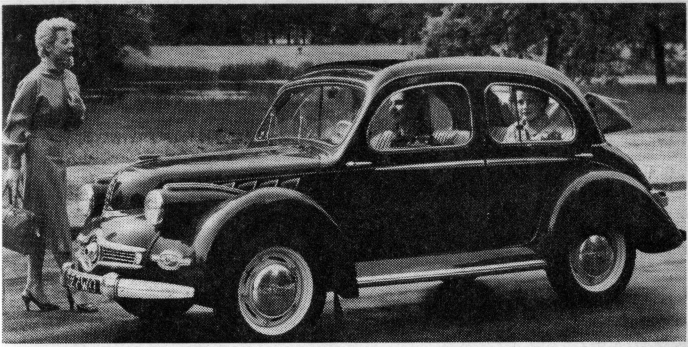


op in te gaan. De wedstrijd, bedoeld als betrouwbaarheidsrit en georganiseerd door Paul Giffard van het Parijse blad „Petit Journal" zou plaats hebben op 22 juli van genoemd jaar. Totaal waren er 100 inschrijvers, maar op die gedenkwaardige dag kwamen er maar 21 opdagen. De rest was op weg naar de startstreep al gesneuveld. Parijs zelf maakte er een grandioos feest van en tegelijk een modeshow.

De bedoeling was dat de deelnemers 's avonds in Rouaan arriveerden. Eenmaal gestart bleek dat de oorspronkelijke opzet: een betrouwbaarheidsrit, wel vergeten kon worden. Nadat de wagens die met mankracht via hefbomen en dergelijke voortbewogen reeds allen het eerste uur van de race hadden moeten uitvallen, werd het in feite een race tussen de stoomwagen en de wagen met benzinemotor. De eerst aankomende was inderdaad een stoomwagen met aan het stuur Graaf de Dion. De tweede was een Panhard met Daimler motor. Hoewel de stoomwagen gewonnen had, was het toch duidelijk dat de wagen met benzinemotor beter, betrouwbaarder, goedkoper en zeker veiliger op de weg zou zijn. Van die merkwaardige rit af, rekent men dan ook dat het pleit definitief voor de auto met verbrandingsmotor is beslecht. Overigens schakelde ook de winnaar al snel over op benzine-auto's. Graaf de Dion vestigde zelf een autofabriek, die de Dion Boutons ging vervaardigen. Jarenlang is dit een van de beste automerken geweest in Frankrijk. De naam leeft nog voort in De Dion achter-as, een vinding van Graaf De Dion, waardoor de wagens een veel betere wegligging krijgen.

Dit systeem werd lange tijd alleen op racewagens toegepast, omdat het nogal kostbaar is in de produktie maar tegenwoordig treft men

In 1949 werd dit kleine wagentje geproduceerd: Dyna Cabriolet type 120 Sprint. In licentie werd het ook nog enige tijd in Nederland geassembleerd.



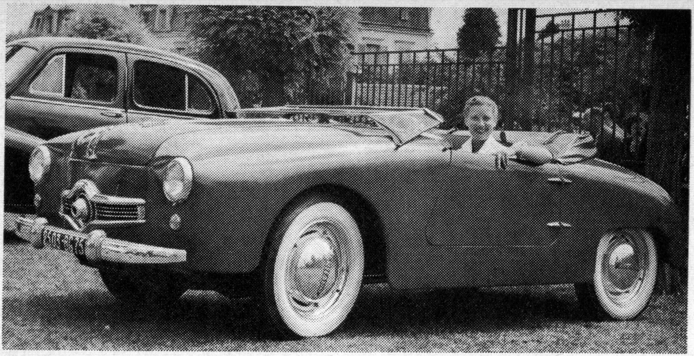
het zowel op een Japanse wagen aan als op de Rover 2000.
Intussen verging het ook Panhard en Levassor niet slecht door de overwinning. Meer en meer Fransen schaften zich een Panhard aan en al spoedig schakelde men geheel over op de fabrikage van auto's. Aanvankelijk werden deze wagens nog hoofdzakelijk met Daimler motoren geleverd maar geleidelijk aan werden eigen motoren ontwikkeld.

Na de eerste wereld-oorlog begon de grote produktie voor Panhard eerst goed. Er werden zowel kleinere als grotere wagens vervaardigd, maar altijd was het Panhard-kenmerk een of andere bijzondere technische toepassing. Een autofabriek zoals Citroën of Renault is Panhard nooit geweest. Dat maakte ook de positie van het merk wat kwetsbaar. Dat kwam vooral tot uiting na de tweede wereldoorlog, waar het bedrijf nogal gehavend uitkwam.

Men begon met een kleine wagen met een twee-cilinder luchtgekoelde motor en grote delen van de carrosserie uit lichtmetaal. De wagen was bedoeld als kleine massa-wagen, zoals Volkswagen en Renault die ook brachten. Gedurende enige tijd werd dit type zelfs in Nederland nog vervaardigd, namelijk in licentie bij Mulder in Boskoop. Een groot succes werd het niet.

De opvolger van dat type, weer met een twee-cilinder luchtgekoelde motor, kwam uiterlijk in grote trekken overeen met de wagen die we nu nog kennen. Uitermate gestroomlijnd, zeer ruim en met een bijzondere wegligging, terwijl het benzineverbruik gering was, moest

In 1952 was de Panhard weer iets gegroeid. Deze cabriolet was tamelijk populair, ook in Nederland.



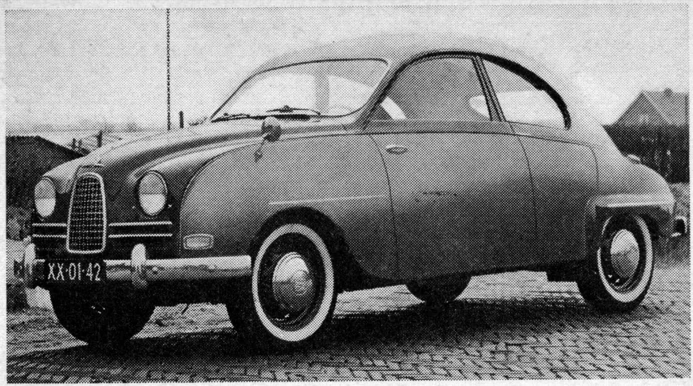
deze Panhard wel een aantrekkelijke aanbieding zijn. Maar het aantal kinderziekten was te groot. De fabriek had ook niet genoeg kapitaal meer voor research en het ging snel bergafwaarts. Dat het niet nog sneller ging was in de na-oorlogse jaren te danken aan de overwinningen op het circuit van Le Mans. De motor was namelijk knap van constructie en leende zich met het „chassis" bepaald wel voor het opvoeren en opfokken tot een zeer snelle sportwagen. Deze „specials" op Panhard-basis waren het dan ook die in hun klasse op Le Mans vele keren de victorie behaalden.
Enkele jaren geleden was het zover: het ging niet meer. Gelukkig ging het merk niet verloren. Door de specialisatie op voorwielaandrijving had Citroën natuurlijk wel oog op de Panhard die eveneens traction-avant had. Panhard kwam onder de vleugels van Citroën, die de wagen aanvankelijk ongewijzigd op de markt bracht, maar later, met behoud van het basis-type, enkele verbeteringen aanbracht, die de wagen veel betrouwbaarder maakten. In de laatste jaren is er nog meer gewijzigd en het wat fragiele van de Panhard-constructie geheel verdwenen. Natuurlijk moest Citroën aanvankelijk wel opboxen tegen het vooroordeel dat was ontstaan bij het koperspubliek. Geleidelijk aan begint Panhard echter een betere naam te krijgen en men ziet ook in ons land gelukkig deze opmerkelijke constructie weer meer en meer op de wegen verschijnen. Het zou jammer geweest zijn als een merk dat zo diep in de eerste dagen van het automobilisme wortelt, verloren zou zijn geraakt.

Saab

Wel heel anders dan het romantisch verleden van merken als Alfa Romeo en Panhard en dergelijke, is de geschiedenis van Saab. Maar Saab neemt in de autowereld een aparte plaats in en daarom willen we het merk hier niet onbesproken laten. Terwijl vele auto-industrieën met trots op hun hoge leeftijd wijzen, wijst Saab liever op zijn jeugd. Saab, wat staat voor Svenska Aeroplan Aktiebolaget, werd gesticht in 1937 en was eigenlijk min of meer een gevolg van de dreigende oorlog. De Zweden wilden, wat hun luchtverdediging betrof, onafhankelijk zijn van aanvoer van buiten af en de vestiging van een nieuwe fabriek van vliegtuigen in dat jaar, was de Zweedse regering maar al te welkom. Men begon direct met ontwikkeling en bouw van vliegtuigen voor de Zweedse luchtmacht. In 1939 ging men een fusie aan met de ASJA fabrieken die in 1930 gesticht werden en eveneens een vliegtuig-afdeling hadden. Voor wat betreft de vliegtuigen zullen we het hierbij laten en de Saab historie eerst vervolgen in 1945 toen de wereld eindelijk weer tot rust kwam. Bevreesd voor het aflopen van militaire opdrachten, zag men uit naar vreedzamer produkten als jachtvliegtuigen en bommenwerpers en logischer wijze viel de keuze op de auto. Het werd een kleine personen-auto met opmerkelijke trekjes, die direct deden herinneren aan de ervaring van de con-

De experimentele Saab uit 1948. Duidelijk is de invloed van de vliegtuigconstructeurs aan de carrosserie te zien.

De carrosserie is in hoofdlijnen eigenlijk niet meer gewijzigd sinds 1949. Op het ogenblik heeft het model een andere grille dan deze wagen, die van enkele jaren geleden dateert.

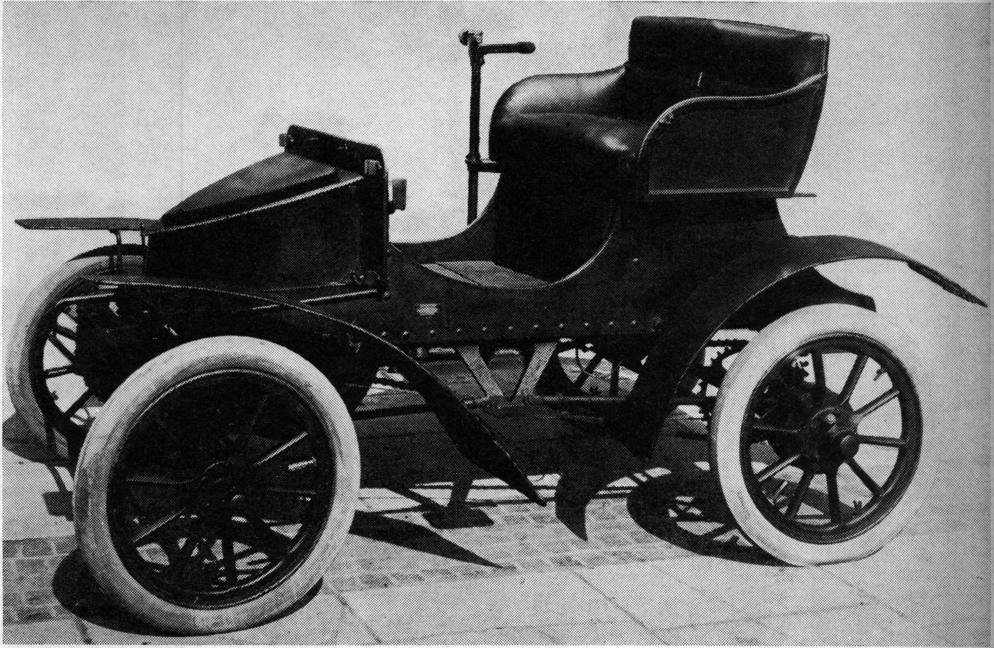


structeurs in de luchtvaart. Zo heeft Saab altijd grote aandacht besteed aan een goede en verantwoorde aerodynamische vormgeving. In wezen is de Saab historie hiermede eigenlijk al afgelopen. De wagen die toen ontwikkeld werd is in feite nog steeds in produktie, al zijn carrosserie en motor op allerlei punten grondig gewijzigd. Wat de romantiek bij het ontstaan te kort kwam, heeft ze in de loop der jaren weer vergoed gekregen. De Saab heeft namelijk een enorm sterke sportieve reputatie, naast de roep van kwalitatief bijzonder goed te zijn. Talloos zijn de rallys die de Saab in de loop van de jaren gewonnen heeft. En als u nóg wat romantiek wil: de onverslaanbare Eriksson, fabrieksrijder voor Saab, ontmoette tijdens zijn vele rallys en races ook de zuster van Stirling Moss, eveneens een rijdster van groot formaat. Wel, dit is geen roman dus wij volstaan er mee te vermelden dat dit autosport huwelijk enige jaren geleden tot stand kwam en dat beiden nu voor Saab rijden. Een geducht echtpaar in een rally, al rijden ze niet samen.
In de loop der jaren heeft Saab nogal eens geëxperimenteerd. Tot tweemaal toe heeft men een experimentele sportwagen met plastic carrosserie uitgebracht, maar tot werkelijke produktie is het nooit gekomen. Wel is er een speciaal op sportwerk afgestemde Saab in de handel, die door de fabriek zelf in het programma gevoerd wordt. In Amerika zijn de Saab's bijzonder populair en mede daardoor is de produktie de laatste jaren aanzienlijk toegenomen.

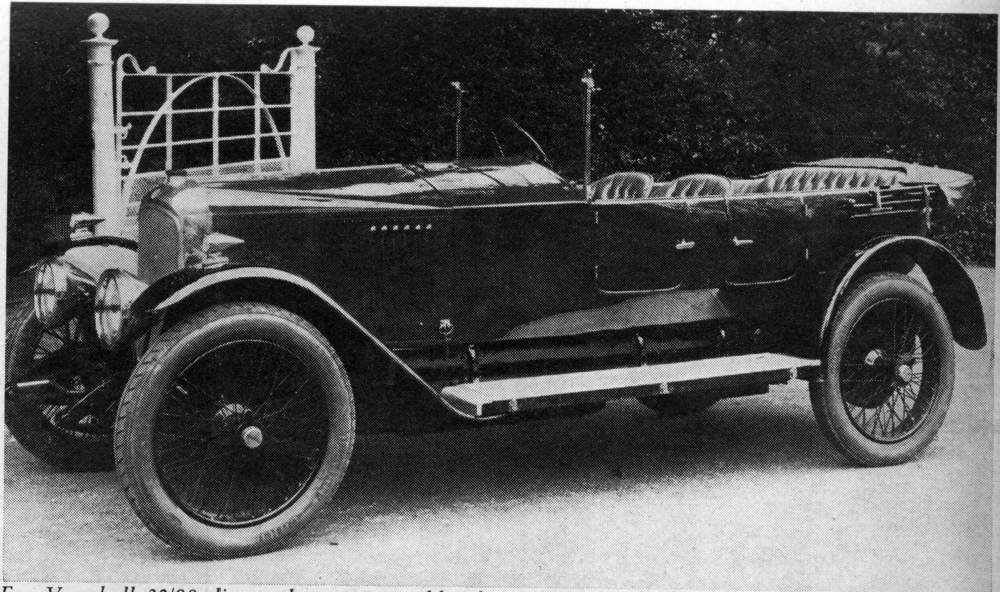
In het jaar van de introductie van de eerste Saab, 1949 werden er 1246 auto's geproduceerd, in 1955 waren dat er ruim 5000, in 1960 goed 25.000 en thans worden er reeds ongeveer 40.000 auto's per jaar vervaardigd.
Bij dat al is de auto nog steeds niet de hoofdschotel voor Saab. Na de eerste malaise-jaren na 1945 voor de fabrikanten van oorlogsmateriaal, gingen ze nieuwe recordjaren tegemoet. Aanvankelijk schakelde men over op straaljagers en werden complete luchtmachten in enkele jaren tijds afgeschreven en vernieuwd zodat er weer werk genoeg aan het wapenwinkeltje was. Ook in Zweden en daar profiteerde Saab van mee. Tegenwoordig horen supersonische straaljagers ook tot het programma van Saab. Electronisch materiaal en onderdelen van raketten zijn andere produkten. Bekend is de fabriek door zijn enorme ondergrondse montagehallen, waarin naar men zegt, de gehele vliegtuigproduktie kan verdwijnen in tijd van nood.

Vauxhall

Behorende tot het grote wereldconcern van General Motors, is de Vauxhall automobielfabriek nu een florerende onderneming, waarin men geen overbodige risico's neemt, maar er naar streeft een goed produkt te maken, tegen een redelijke prijs en met een specificatie die de doorsnee automobilist het meest aanspreekt. Maar eens was Vauxhall een roerig merk, dat er niet voor terug schrok achter snelheidsrekords aan te jagen met speciaal daarvoor gebouwde machines!
Toen in 1903 de „Vauxhall Ironworks" hun eerste automobiel op de markt brachten, hadden ze heel wat meer technische en industriële ervaring achter de rug, dan de meeste van hun concurrenten autofabrikanten. Want de Vauxhall fabrieken waren al in 1857 gesticht door een zekere Alexander Wilson en ze produceerden al een halve eeuw stoommachines voor sleepboten, raderboten en rivieraken.
Waarschijnlijk was de eerste auto dus niet direct het produkt van de droom van een of andere ondernemende technicus, maar gewoon het gevolg van een verstandig redenerende directie, die bemerkt had dat die gekke paardeloze voertuigen wel eens gevraagde produkten konden worden.
Op dat moment heette de onderneming eigenlijk nog geen Vauxhall, maar iedereen sprak over de Vauxhall Ironworks omdat het bedrijf van Wilson gevestigd was op de Vauxhall Walk, in het district

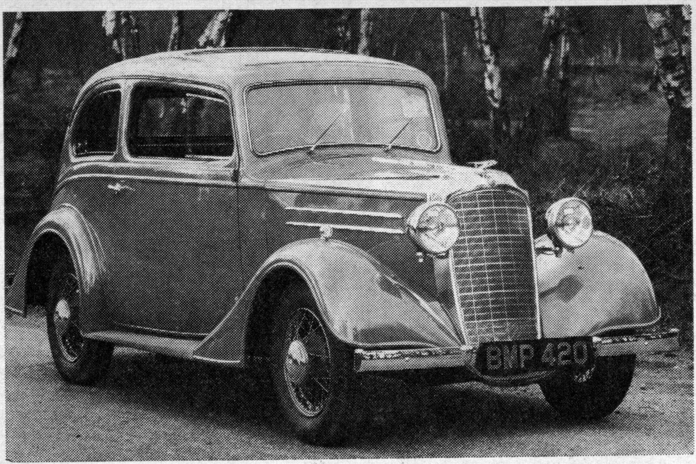


Dit was de eerste Vauxhall, die in 1903 in Londen aan het publiek werd voorgesteld.



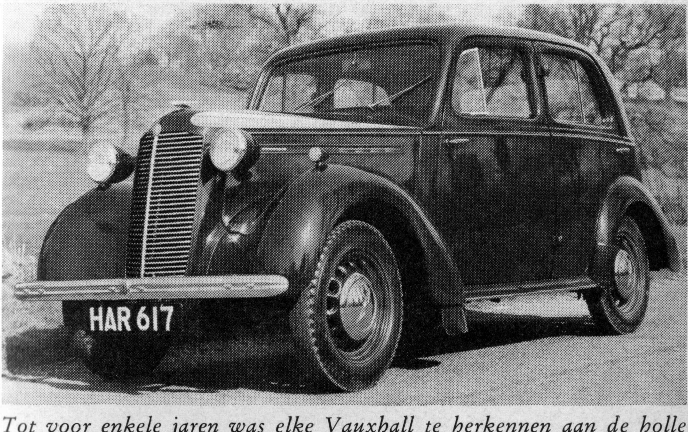
Een Vauxhall 30/98 die na de eerste wereldoorlog gebouwd werd, en die bijna legendarisch werd door de talloze sportsuccessen.

De Vauxhall Light six, een meer populaire wagen die na 1930 onder het General Motors regime werd geproduceerd.



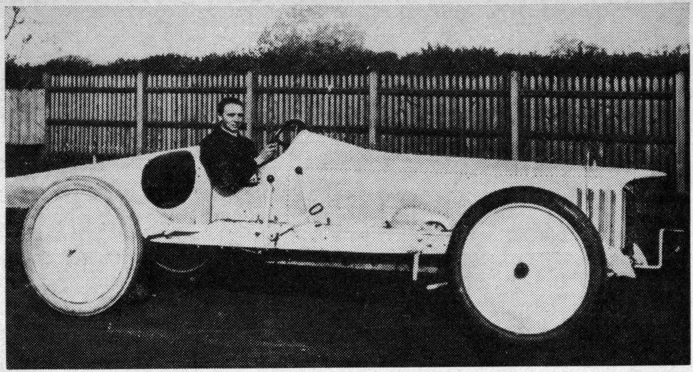
Lambeth in Londen. De eerste Vauxhall was een vriendelijk klein wagentje met een hefboom inplaats van stuurwiel. Topsnelheid 35 km. per uur. Maar het was zuinig en werd populair. Na twee jaar volgde een nieuw model, nu met een drie-cilinder motor en een echt stuurwiel. Ook dat type liep uitstekend. De produktie moest uitgebreid worden en de „afdeling Automobielen" moest verhuizen. Men ging naar Lutton, Noord van Londen, waar men nu nog steeds gevestigd is. In 1907 werd de naam in Lutton eerst officieel geregistreerd, toen de fabriek daar de naam Vauxhall Motors Limited kreeg. In Londen ging men door met stoommachines. Op het ogenblik zijn er nog twee stoomsleepboten op de Thames in Londen, die een Vauxhall stoommachine uit die periode hebben.
Intussen ging de autoproduktie voorspoedig. Vauxhall wilde wel publiciteit en men bouwde een speciale wagen, die het rekord brak voor wagens met 20 (z.g. belasting) p.k.'s. Deze wagen haalde in 1910 op het destijds beroemde circuit van Brooklands de enorme snelheid van 160 km per uur, als eerste.
Intussen jakkerden andere gewone produktie-Vauxhall's met veel succes de wegen af op weg naar rallye- en race-overwinningen. In feite was er geen fabrikant in Engeland, waarvan de wagens tot

1923 zo actief in de sport waren. Zowel fabrieksploegen, als amateurrijders behaalden talloze overwinningen in legendarische races en ritten. De produktie intussen bestond uit veelal wat duurdere en sportieve modellen met grote prestaties, die zeer gewild waren bij het publiek dat zich een wat betere auto kon permitteren. De voorspoedige gang van zaken hield aan na de eerste wereldoorlog, maar in 1923 was het afgelopen. De fabrieken van duurdere wagens kregen het moeilijk, de massaproduktie van kleine goedkope wagens was op gang gekomen.
In 1923 gaf de fabriek de autosport er aan; de magere jaren waren aangebroken. In 1925 werd het kritiek. De redding, al thans van de merknaam, kwam uit Amerika. General Motors zocht naar productie mogelijkheid in Europa en kocht de fabriek nog juist voor sluitingstijd. Toen zette Vauxhall de eerste stap op weg naar de produktie van goedkopere, populaire modellen. Het eerste werkelijke G.M. type van Vauxhall verscheen in 1931. Het was een relatief goedkope zes-cilinder, de „Cadet". Tevens werd de produktie van trucks terhand genomen en de eerste 1½ tons vrachtwagen van het merk Bedford, verscheen op de weg. Na 1930



Tot voor enkele jaren was elke Vauxhall te herkennen aan de holle chroomstrip die vanaf de grille aan beide zijden over de motorkap liep. Deze Vauxhall 10 was een van de eerste in Engeland in massa geproduceerde wagens, die zowel onafhankelijke voorwielophanging, als synchromesh versnellingsbak en zelfdragende carrosserie had.

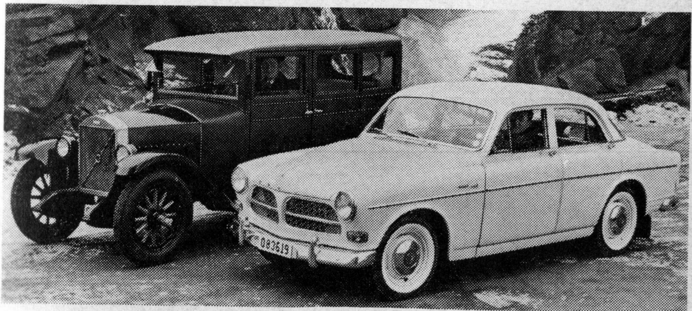
De beroemde recordwagen, die als eerste 20 pk auto de snelheid van 100 mijl per uur haalde.



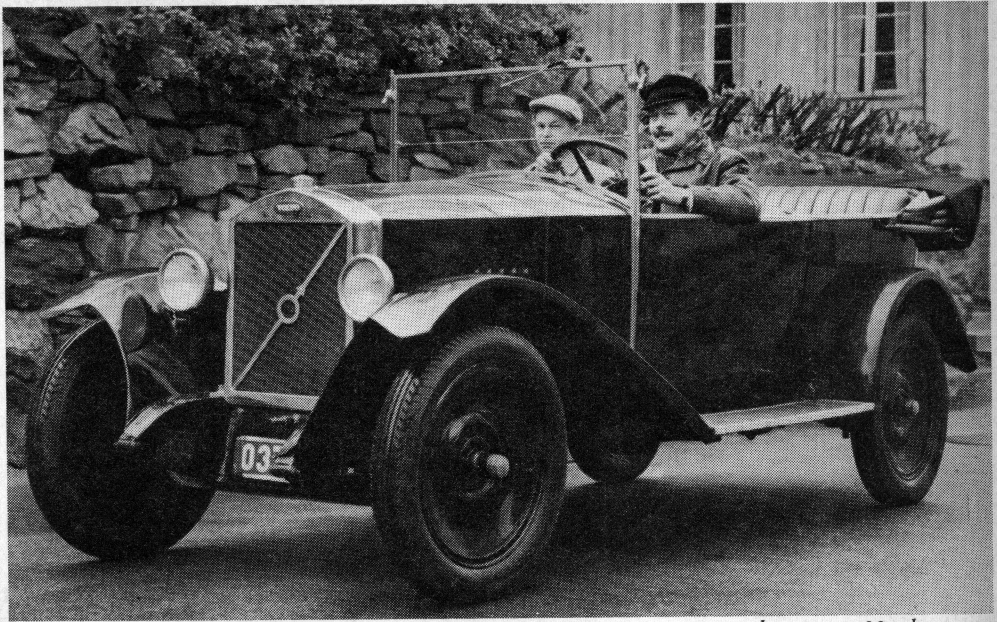
typeerde het de Vauxhall produkten dat ze vaak van progressief ontwerp waren. De eerste synchromesh versnellingsbak in Engeland, onafhankelijke voorwielvering en zelfdragende carrosseriën vormden daar het bewijs van.
In 1935 werden er per jaar reeds 50.000 automobielen vervaardigd. In de oorlog leverden de werkers van Vauxhall hun stevige bijdrage. Met ongelooflijk enthousiasme en werklust werd in 1940 getracht het slecht uitgeruste en bewapende Britse leger op een peil te brengen dat het de Duitse veroveraars tot staan kon brengen. Er werden in een ongelooflijk tempo een kwart miljoen vrachtauto's vervaardigd en daarnaast een tank ontworpen. Men had slechts één jaar nodig tussen de opdracht een tank te ontwerpen en te bouwen en de datum waarop de eerste tank de fabriek verliet. Die tank was de Churchill tank, waarvan Vauxhall er gedurende de oorlog bijna 6000 bouwde. Na die oorlog schakelde men weer om op vredesproduktie. Sindsdien is er uit historisch oogpunt weinig belangrijks te vermelden, maar Vauxhall is een automerk gebleven dat de vergelijking met andere glansrijk kan doorstaan en dat thans ook ten volle profiteert van de enorme vlucht die het automobilisme na de oorlog genomen heeft.

Volvo

Volvo behoort natuurlijk tot de kleinere automobielfabrieken in Europa. Maar het produkt heeft over de gehele wereld een keiharde reputatie op weten te bouwen van duurzaamheid en betrouwbaarheid. Daar Volvo tot een groep van Zweedse industrieën behoort, is het niet waarschijnlijk dat het automerk zal verdwijnen als gevolg van de toenemende concentratie in de Europese automobielindustrie.
De „Volvo Story" wijkt nogal af van het gebruikelijke patroon dat dergelijke geschiedenissen van automobielfabrieken vaak hebben. Ten eerste al wat de tijd betreft. Want Volvo begon eerst in 1922 en de eerste in serie vervaardigde wagens kwamen pas in 1927 van de band. Wel heeft de Volvo Story overeenkomst met die van andere automobielfabrieken, als men nagaat waar de fabriek zijn oprichting aan te danken had. Want ook in dit geval was dat weer door mensen met veel moed en veel vertrouwen en nog veel meer ondernemingsgeest. Die mensen waren Assar Gabrielsson en Gustaf Larson. Beiden waren afkomstig van de bekende SKF kogellagerfabriek. Zij slaagden er in hun enthousiaste plannen voor de fabrikage van een echt Zweedse auto te verwerkelijken door hun overredingskracht, want anders hadden ze nooit de steun gehad van verschillende industrieën, waaronder SKF. Maar ze slaagden in hun opzet. Die opzet was in zoverre ook weer anders dan bij andere fabrieken, dat ze zoveel mogelijk produktie „buiten de deur" hielden. Aanvankelijk leek Volvo meer op een assemblage bedrijf dan op een fabriek.



Een Volvo model uit 1927 en een uit 1963. De gesloten „koets" uit 1927 en de elegante sedan in de „120" serie.

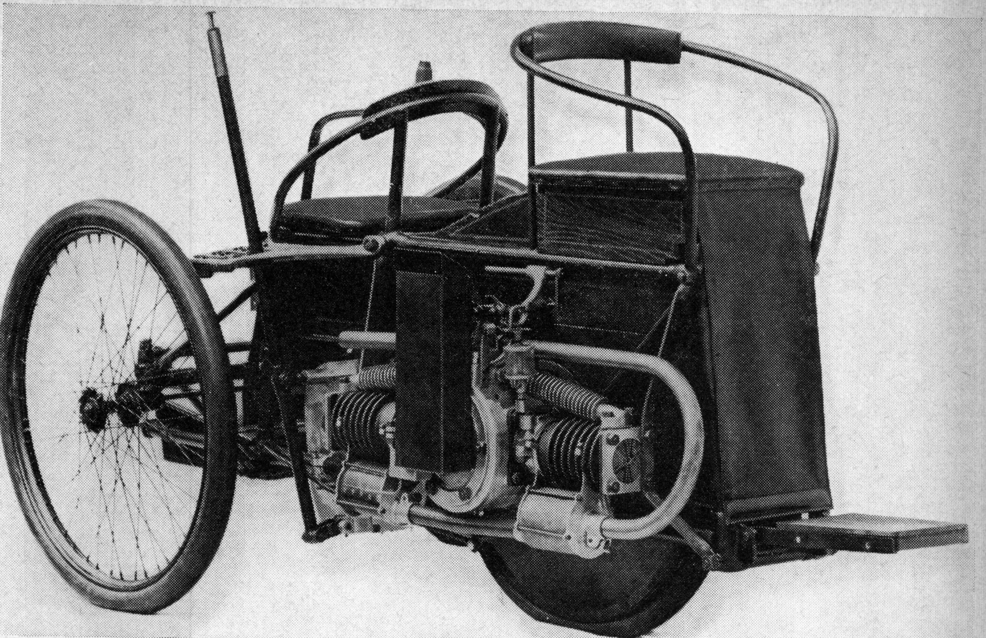


De eerste in serie vervaardigde Volvo. Het type kwam uit in 1927 en bezat een 28 pk motor.

In 1927 dus de eerste seriewagens, maar in bescheiden aantal. Financiering was moeilijk en SKF was praktisch eigenaar van de fabriek door het geld dat ter beschikking gesteld werd. SKF leverde eigenlijk ook de naam, want Volvo was de naam van een fabriekje van SKF dat ter beschikking gesteld werd van de nieuwe autofabriek. Het woord is latijns en betekent „Ik rol".
Dat rollen ging inderdaad al spoedig wat sneller en in 1930 werden al 1300 wagens geproduceerd. Dat maakte Volvo ook financieel wat onafhankelijker en SKF besloot zijn belangen terug te trekken uit de onderneming. Volvo werd een N.V. en het aandeel van SKF werd ondergebracht in aandelen. Daarmede werd Volvo een echt nationaal bezit in Zweden, want men heeft meer dan 20.000, vaak ook kleinere, verschillende aandeelhouders. De hele opzet is knap, want daardoor heeft iedereen in Zweden belang bij de fabriek en floreert de zaak. Al spoedig na 1939 begon Volvo de afhankelijkheid te voelen van toeleveranciers. Vele daarvan werden opgenomen in een nieuw gevormde Volvo Groep. De grote bloei voor Volvo is eigenlijk pas begonnen na de tweede wereldoorlog, toen de Volvo Pv. 444 in produktie kwam. Dit model was al in 1939 ontwikkeld. De Pv. 444 is bekend en beroemd geworden over de gehele wereld en is in feite nog steeds in produktie. Met zijn wat ouderwets aandoende „hoge rug" is hij qua styling jaren ten achter, maar dat heeft kennelijk niet veel kopers gehinderd. Mechanisch is deze wagen echter volkomen bij de tijd. Wat betreft kwaliteit en betrouwbaarheid hebben ze een enorme reputatie opgebouwd. Naast deze wagen wordt een nog wat modernere carrosserie op de markt gebracht en een sportcoupé. Maar de na-oorlogse Volvogroep produceert meer, o.a. vrachtwagens, tractoren en bussen. Daarnaast een grote produktie van motoren voor jachten, binnenvaart- en zeeschepen. Verder industriële machines, straalmotoren (licentie Rolls Royce) drukpersen, landbouwmachines, gereedschappen etc. Een heel gezond concern dat Volvo.

Wolseley

Hoewel de British Motor Corporation op het ogenblik de grootste „echt" Engelse autofabrikante is in Engeland, zal men nooit de geschiedenis kunnen schrijven van B.M.C. De geschiedenis van BMC is immers de geschiedenis van verscheidene merken, omdat dit concern ontstaan is door samenvoeging van Austin en de Nuffield groep. De Nuffield groep was op haar beurt weer ontstaan uit



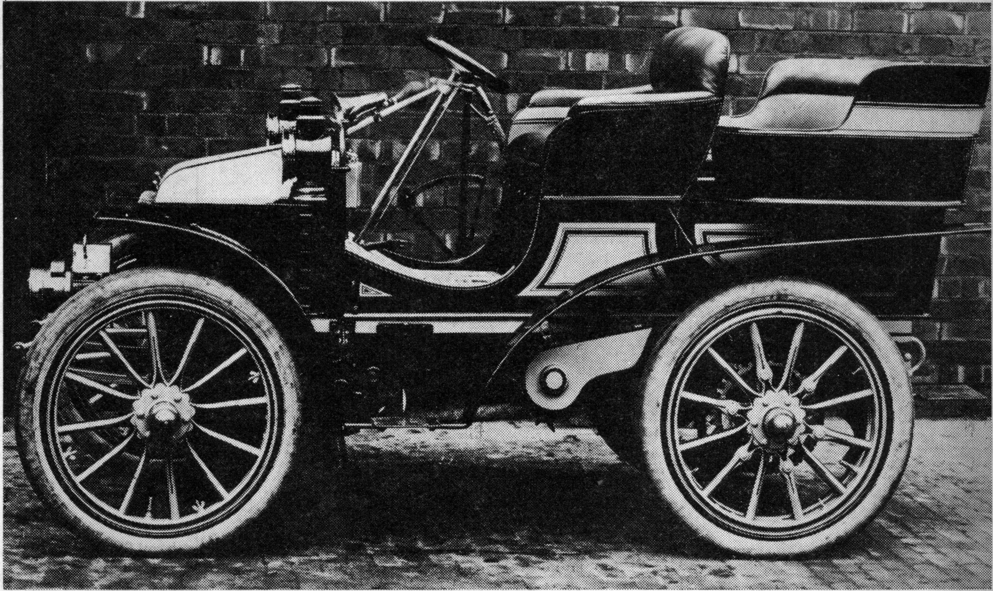
De eerste Wolseley automobiel in 1895. Een driewieler, ontworpen en gebouwd door Herbert Austin, toen in dienst van Wolseley, later de succesvolle stichter van de Austinfabrieken. Thans behoren zowel Wolseley als Austin tot de British Motor Corporation.

vroegere fusies van de merken Morris, M.G., Wolseley en Riley. Maar hoewel, wat produktie betreft, Morris in die Nuffield groep altijd de belangrijkste geweest is, heeft Wolseley in de groep gedurende lange tijd een invloedrijke rol gespeeld en waren Wolseley's de prestige auto van Nuffield. En ook nu nog, nu de economische omstandigheden in de auto-wereld, de concerns dwingen om min of meer massa-produkten te maken, heeft een auto van het merk Wolseley nog altijd een eigen „cachet". Want al is de basis-opzet van elke Wolseley vrijwel gelijk aan die van andere merken uit het B.M.C.-produktie-programma, nog altijd slaagt men erin de Wolseley zich te laten onderscheiden door een wat verfijnder afwerking en de zo kenmerkende eigen grille.

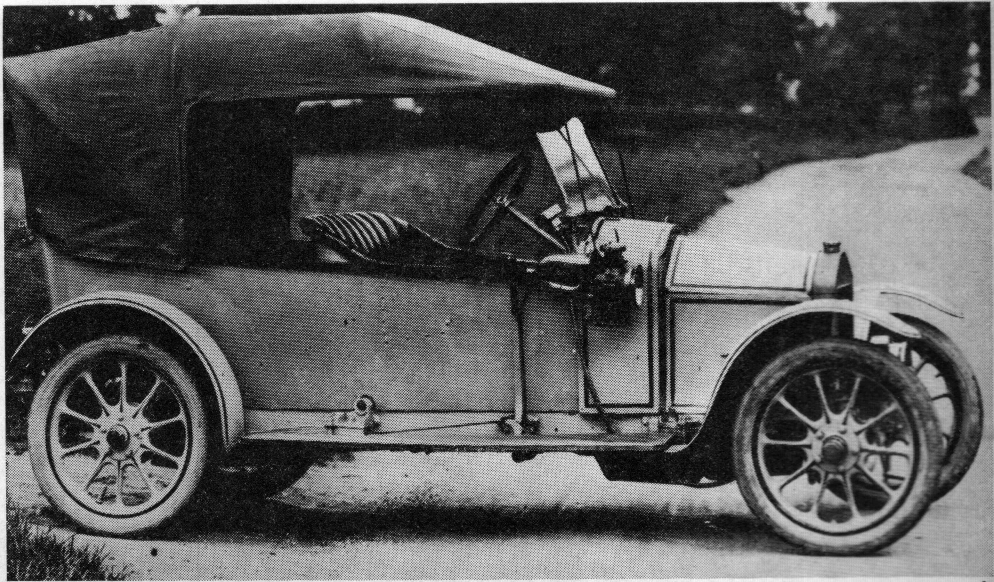
Wolseley is wel het enige automerk waarvan men de geschiedenis kan laten beginnen in de tijd dat Napoleon nog over Europa heerste. In 1797 namelijk bracht een zekere kapitein MacArthur het eerste Merinos-schaap naar Australië en dat gaf dit enorme, maar nog ongeëxploiteerde land, plotseling een kans iets te gaan opleveren. Australië werd het land waarvan men zei dat het groot werd op de rug van een schaap. Maar de enorme kudden leverden niet alleen veel op, ze brachten in het dun bevolkte land ook een probleem, namelijk hoe al die schapen tijdig te scheren. En hier is het dat de naam Wolseley voor het eerst gehoord wordt.

Voor die tijd had men op politiek en militair terrein reeds lang de naam Wolseley gehoord. De familienaam Wolseley gaat terug tot de periode van de invallen van de Noormannen. Het geslacht begon volgens overleveringen, toen een man in het district Stafford begiftigd werd met het landgoed Wiselei door Koning Edgar, omdat hij Stafford verlost had van een wolvenplaag. Sindsdien is de naam langzaam gewijzigd in Wolseley. Sindsdien ook zijn de Wolseley's altijd grote mannen geweest op politiek en militair terrein.

Maar onze geschiedenis behoeft niet verder terug te gaan dan 1837. Toen werd namelijk Frederick York Wolseley geboren. Daarmede waren er vier broers Wolseley en York zou de enige niet-militair worden. Een van zijn broers werd de destijds befaamde veldmaarschalk Baron Wolseley. F. Y. Wolseley hield enorm van reizen en voor hij dertig werd vertrok hij naar Australië waar hij geconfronteerd werd met het probleem de talloze schapen snel en tijdig te scheren. In 1876 kreeg hij patent op een schapenscheermachine en in 1887 vestigde hij een fabriek in Sidney onder de naam Wolseley Sheep-Shearing Machine Company. Bij een van de firma's in Melbourne, waar Wolseley onderdelen liet maken, werkte toen een jonge man als volontair, wiens naam Herbert Austin was. Die zou later een grote rol gaan spelen. Want na enkele jaren vertrok Herbert



De eerste Wolseley die men echt als een wagen voor het publiek kan beschouwen. Deze wagen met een 10 pk motor verscheen in 1901.



Een van de laatste Wolseley's die nog geheel in eigen beheer werden gemaakt en ontworpen, de Wolseley Stellite van 1920. Deze wagen werd jaren lang vervaardigd, totdat in 1926 de fabriek werd overgenomen door Viscount Nuffield (Morris).

Austin naar Engeland om daar een filiaal van de Wolseley fabriek te gaan leiden.

Het was in deze fabriek dat Herbert Austin zelf een wagen ontwierp en het was in deze fabriek dat hij die wagen zelf bouwde. In 1895 was het Herbert Austin die de eerste Wolseley aan het publiek kon tonen. Het was uiteraard een eenvoudige wagen. Een driewieler met een 2 pk motor. Twee cilinders die tegenover elkaar geplaatst waren, behoorden tot het belangrijkste deel van de krachtbron. Deze twee cilinder is gelukkig bewaard gebleven en staat in de Wolseley afdeling van het B.M.C. museum in Engeland.

De tweede wagen werd geboren in 1897 en het was nog steeds een drie-wieler, maar in het eerste jaar van deze eeuw kwam de eerste vierwieler op de markt. Ook deze wagen was door Herbert Austin, de latere Lord Austin, ontworpen. In hetzelfde jaar werd een enorme betrouwbaarheidsproef gehouden voor automobielen. De 1000 mijl betrouwbaarheidsrit, een geweldige opgave voor die tijd. Maar de eerste Wolseley vierwieler won die rit met glans. Ook deze wagen is bewaard gebleven. In 1960 werd een jubileumrit over dezelfde afstand gehouden. Men haalde de Wolseley, die de eerste rit won, uit het museum en zijn kwaliteit bleek, toen hij er zestig jaar later in slaagde, de rit weer geheel en zonder mankementen uit te rijden. Na het winnen van de eerste betrouwbaarheidsrit in 1900 ging het Wolseley voor de wind natuurlijk en tot aan de eerste wereldoorlog concentreerde men zich geheel op de fabrikage van automobielen en werd de fabriek in Engeland niet het filiaal, maar de hoofdzetel van de Wolseley industrie. Herbert Austin ging in de loop van die periode ook zijn eigen succesvolle weg.

Wolseley streefde in zijn autoproduktie naar een kwaliteitsprodukt. Liever dan een goedkoop massaprodukt, wenste men toen al, dat een Wolseley zich zou onderscheiden door afwerking en kwaliteit.

Toen de eerste wereldoorlog uitbrak had men die reputatie stevig gevestigd. Er moet daarbij nog opgemerkt worden, dat de Wolseley automobielfabriek of, zoals deze officieel heette, de Wolseley Tool and Motor Car Company in feite geen eigendom meer van de Wolseley familie was. Eigenaar was het bekende Vickers concern, dat zich toelegde op de fabrikage van munitie en bewapening. In Wolseley werd toen ook opgenomen de Siddeley Car Company, eveneens een van de eerste Britse automobielfabrieken. Het is wel interessant om na te gaan, hoe het met al deze „namen" gegaan is. Want op het ogenblik bestaat er nog steeds een fabriek van vliegtuigmotoren en tot voor kort van uiterst luxueuze automobielen, die Armstrong Siddeley heet. Daarnaast bestaat er echter ook een Vickers concern, waartoe o.a. de fabriek Vickers Armstrong behoort (wapens en

Een van de bekendste Wolseley's van vroeger was de Hornet van 1930. Men heeft deze naam weer terug gebracht door van de bekende mini's van BMC, de Austin en de Morris 850, een speciale Wolseley-versie te maken. De motor is groter dan gebruikelijk (1000 cc), de wagen heeft een speciale verlengde kofferruimte en de eigen Wolseley grille. Men ziet hem heel weinig in Nederland.

vliegtuigen). Kennelijk heeft men de produktie van auto's toch niet geheel stil willen zetten, toen de Wolseley fabriek in 1927 overging naar het Nuffield concern van Morris.

Overigens heeft men nog talrijke andere objecten onderhanden gehad voor men overging naar Nuffield. Zo bouwde Wolseley motoren voor diesel-electrische treinen, die zelfs aan Amerika geleverd werden. Ook voor schepen en jachten werden machines vervaardigd en zelfs luchtschepen werden voortgestuwd door Wolseley motoren.

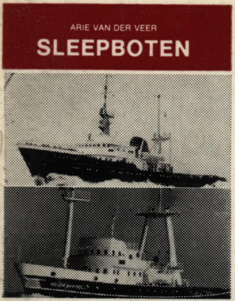
De opname in het Nuffield concern heeft eigenlijk het voortbestaan van de naam Wolseley tot gevolg gehad. Want al spreekt men gemakkelijk van opname in of overname door het Nuffield concern, in feite was Wolseley failliet verklaard in 1926.

De oorzaak daarvan was het beperkte programma dat Wolseley op het gebied van automobielen had en de algemene moeilijke toestand die toen reeds in de automobielindustrie heerste. In die dagen begon men veel meer te vragen naar de kleine goedkope auto, dan naar de luxueuze, maar dure produkten die Wolseley vervaardigde. Met name Morris had op dat gebied de knuppel in het deftige hoenderhok van de Britse automobielindustrie gegooid. Een fabriek die

slechtst de duurdere produkten in het programma had, raakte daardoor in moeilijkheden. Nuffield nam dus Wolseley over. Hoewel de gehele opzet van de fabriek veranderd werd, handhaafde men de naam Wolseley en werd in grote lijnen een geheel eigen „range" van Wolseley automobielen gebracht. In 1939 kwam men uit met de Hornet, een kleine wagen, die heel bekend werd. De produktie van verschillende succesvolle typen ging door tot het rampjaar 1940. Ook Wolseley schakelde over op oorlogsproduktie. De fabriek werd enorm uitgebreid en verzorgde een bonte schakering van oorlogstuig: van vrachtwagens, tanks, carriers en zweefvliegtuigen tot mijnen. Het meest bekende oorlogsprodukt van Wolseley werd wel de brengun carrier in zijn verschillende uitvoeringen. Wolseley bouwde er gedurende de oorlogsjaren niet minder dan 22000 stuks van. De fabriek zelf werd herhaaldelijk gebombardeerd, maar van zeer ernstige verwoesting is geen sprake geweest gelukkig. Een van de vermakelijkste verhalen uit die oorlog, stamt uit het begin.

Men voorzag hevige Duitse luchtaanvallen op Engeland en besefte een groot gebrek aan ambulance-wagens. Om daarin te voorzien werd een standaard ambulance cabine ontworpen bij Wolseley. Deze cabine kon bevestigd worden op het chasis (toen nog wel) van vele normale personenwagens. Maar omdat de gehele produktie op de oorlog was ingesteld, beschikte men niet over genoeg personenwagenchassis. Men besloot van bestaande wagens het koetswerk af te slopen en er zo ambulances van te maken. Ook dat gebeurde bij Wolseley. Het moet voor de arbeiders een vreemd gezicht geweest zijn. Op de lopende band, waar auto's eerst steeds verder opgebouwd en tenslotte kant en klaar afgeleverd werden, bevonden zich nu kant en klare auto's die, naarmate de band verder ging, steeds meer gingen missen. Alle mogelijke soorten tweede hands auto's rolden de fabriek binnen, werden op de lopende band gezet en kwamen er dan kaal gesloopt weer af. Daarna werd de ambulance-cabine gemonteerd.

Na de oorlog heeft Wolseley nog lange tijd echte eigen typen op de markt gebracht. Maar na de samenvoeging van Nuffield en Austin tot de British Motor Corporation was het duidelijk dat dit niet lang meer zou duren. Aanvankelijk was het koetswerk nog van eigen ontwerp, maar de motor van B.M.C.; thans is de gehele basisopzet gelijk aan die van wagens van andere B.M.C.merken. De Austin Westminster, de Vanden Plas Princess 3 ltr. en de Wolseley 110 zijn in grote trekken identiek bijvoorbeeld. Maar gelukkig heeft men aan de andere kant, zoals gezegd, de Wolseley's toch nog een eigen aspect kunnen laten behouden door een verfijnder en luxueuzer afwerking en de eigen traditionele grille.



DE ALKENREEKS

BEELD ENCYCLOPEDIE

I - VLIEGTUIGEN

36 Fokker
41 Russische Vliegtuigen
47 Verkeersvliegtuigen
71 Onze Kon. Luchtmacht
82 Luchtvaart 1964
98 Luchtvaart 1965
119 Luchtvaart 1966
87 Marine Vliegtuigen
111 Nw. Supersonische Vliegt.
117 Vliegsp. en Luchttoerisme
68 Helikopters
77 Zweefvliegen II
80 Luchtschepen en Ballons
63 Ruimtevaart
97 Ruimtevaart USSR

II - VOERTUIGEN

101-104 Alle Auto's I-II-III-IV
108 Alle Auto's V
70-120-121 Automerken 1-2-3
86 Alles over Karting
106 Caravans
83 Toer-, Sportbr.fietsen
107 Motoren en Scooters
85 Wegrace en Motocross
96 Luchtkussen-voertuigen
79-112 Pantservoertuigen 1-2
72 Trams
42 Locomotieven
81 Snelste treinen v. Europa
92 NS - Van Arend tot TT
99 Amerikaanse treinen

III - VAARTUIGEN

34 Gesch. Scheepvaart
64 Koopvaardijschepen
53 Oorlogsschepen I
54 Oorlogsschepen II
114-5 Onze Kon. Marine 1-2
95 Vliegkampschepen
94 Zeilende Opleidingssch.
73 Zeevisserijschepen
109-110 Sleepboten 1-2
100 Ronde en Platb. schepen
105 Varen met Motorboten
39 Diepzeeduiken

IV - DIVERSEN

3 Calligrafie
10-18 Letters I-II
59 Galerij der Mode

REGELMATIG NIEUWE TITELS